

北京大学震旦古代文明研究中心学术丛书之二十

商周时期车马埋葬研究

吴晓筠 著



 科学出版社

北京大学震旦古代文明研究中心学术丛书之二十

商周时期车马埋葬研究

吴晓筠 著



1978-1984

科学出版社

北京



图书在版编目(CIP)数据

商周时期车马埋葬研究/吴晓筠著. —北京:科学出版社,2009
(北京大学震旦古代文明研究中心学术丛书;20)

ISBN 978-7-03-025877-9

I. 商… II. 吴… III. 车马坑—研究—中国—商周时代
IV. K878.84

中国版本图书馆CIP数据核字(2009)第196037号

责任编辑:刘 能 / 责任校对:朱光光
责任印制:赵德静 / 封面设计:陈 敬

科学出版社出版

北京东黄城根北街16号

邮政编码:100717

<http://www.sciencep.com>

双青印刷厂印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2009年11月第 一 版 开本:787×1092 1/16

2009年11月第一次印刷 印张:17 1/4

印数:1—1 200 字数:384 000

定价:108.00元

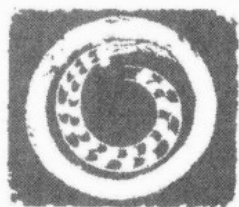
(如有印装质量问题,我社负责调换〈双青〉)



Aurora Centre for the Study of Ancient Civilizations, Peking University
Publication Series, No. 20

STUDY ON CHARIOT BURIALS IN EARLY CHINA, 1200-221 BCE

Wu, Hsiao-yun



Science Press
Beijing



序

李伯谦

《商周时期车马埋葬研究》一书，是由吴晓筠的博士学位论文补充修改而成。1997年，吴晓筠由台湾东吴大学历史系毕业只身来到北京，以中国古代史考试第一名的成绩被北京大学考古系录取为硕士研究生，师从徐天进教授，她作的硕士论文就是有关古代车马器的。因此，如果从她1999年开始撰写硕士论文算起，到今天博士论文最终修改定稿交付出版，她围绕先秦车马埋葬课题做研究，已经整整十个年头了。

车马埋葬遗迹是商周乃至秦汉时期考古遗存的重要门类之一，随着20世纪20年代时以田野调查发掘为特征的现代考古学传入中国，以及安阳殷墟、浚县辛村等地的发现，从考古学角度研究这些遗迹，便成为考古工作者责无旁贷的任务。回顾相关发现和研究历史，正像吴晓筠在该书第一章引论中提到的，石璋如、郭宝钧、林寿晋、张彦煌、张长寿、杨泓、孙机、杨宝成、张岱海、李自智、傅举有、渠川福、郑若葵、黄文新、胡永庆、贺陈弘、杨英杰、曾永义、扬之水、李零、林梅村、王巍以及林巳奈夫、Stuart Piggott、William Watson、Magdalene von Dewall、夏含夷（Edward Shaughnessy）、Anthony Barbieri-Low等国内外学者，分别在马车结构的复原、车马器、马车的制作、系驾法、车马殉葬制度、马车起源等问题上，都做过深入研究，取得了很好的收获。吴晓筠《商周时期车马埋葬研究》，正是在一代又一代学者们研究成果基础上，对一系列新发现、新材料进行系统、全面分析研究之后做出的新概括。这部书具有以下几个明显的特点：

（1）资料丰富。从殷墟发掘到2008年底止，考古发掘出土的有关车马埋葬的资料，只要是已经公开发表的，基本都已收录。从该书参考书目可知，考古材料一项共收入274部（篇）考古报告或简报，论文一项共收入中文论文126篇、外文论文18篇。书中所附的《商周时期出土马车尺寸登记表》，共收入商代、西周至两周之际、春秋至春战之际、战国、秦马车237辆，一一标明了其时代、单位号、马数、殉人、轮径、辐数、轮牙宽度、轮牙厚度、毂长、毂径、车舆宽度、车舆深度、车舆高度、辘长、辘径、轴长、轴径、衡长和资料出处。可以说，考古出土的车马埋葬相关资料无一遗漏，研究者提出的各种论断和观点无一遗漏，从而保证该书的研究有了坚实的基础。

（2）方法科学。掌握了丰富的资料，熟悉了各种不同的观点，并不保证必然会得出正确的结论，关键是要有科学的研究方法和途径。吴晓筠在该书第一章引论部分专门交代了该书的研究方法和途径，概括起来说，就是先进行类型学分析，再引入背景考古学

(contextual archaeology) 概念, 进行区位分析。类型学分析是大家都比较熟悉的, 对区位分析可能就略感生疏。其实, 按我的理解, 区位分析就是考古背景分析, “这个背景小到遗存出土的地层、单位、相对位置和共生关系, 大到它所在的遗址、文化和自然与社会环境”。因为“世界上任何文化都是特殊的, 是历史传统延续下来的结果。同样一个物体在不同的文化中可能具有不同的含义”。因此, 任何遗物或遗迹, 都必须放在其存在的区位即考古背景中去分析, 才能得出符合实际的结论。

(3) 涵盖面广。从该书涉及的时间范围来说, 从商到秦绵延了一千多年; 从该书涉及的地域范围来说, 涵盖了古代中国的大部分地区; 从该书涉及的内容来说, 包括了独辔马车的起源、马车的结构、马车的复原、马车的分类、马车的装饰、车马器、系驾法以及车马殉葬制度及其演变和分区等与车马埋葬有关的方方面面。可以说这是迄今对车马埋葬相关问题最系统、最全面的一部论著。

(4) 新见迭出。该书在第一章引论中开宗明义指出, 分析考古材料、解释考古材料是构成该书结构的基础。如果说第二章至第四章重点在分析考古材料, 那么第五章的总结和第六章的余论重点就是解释考古材料了。其实阅读该书, 从第二章到第六章甚至某些注释, 处处都可见到作者在分析考古材料、解释考古材料过程中提出的自己的见解和认识, 其中有的原先已经有学者提出过, 但大量的是我们第一次看到。书中这些新见解、新认识, 因为只看过一遍, 很难件件都记得清楚, 但确有相当一部分给我留有深刻印象:

釜和当卢是周人的发明, 周人马车和商人马车虽有很多相似之处, 但应属两个不同的系统;

商时期车马埋葬主要是贵族身份地位的标志, 发展到西周时期则成了礼制的有机组成部分, 被赋予了礼的意义;

釜是礼车的象征, 西周晚期以降, 釜经常和鼎、簋配套使用, 成为区分贵族等级的一种标志;

春秋中期以后, 釜在车马器中基本消失, 表明在西周时期形成的以釜为中心的车礼器随葬制度走向了终结;

春秋时期, 晋、楚两地在车马坑设置、随葬车马器组合上表现出来的差异表明, 晋地表现的是重在财富占有, 楚地表现的是重在强调死后维持生时的一切享有;

战国时期, 燕下都、辉县琉璃阁车马坑所见随葬前已基本绝迹的西周型式釜铃的现象, 反映了此时在一些地方出现了浓厚的复古意味;

大量车马埋葬资料证明, 先秦时期没有真正实行过“列车制度”, 文献所记“遣车视牢具”可能并非统一而普遍的现象……

类似的当然还有很多。这些新见解、新认识, 对于深入了解商周时期车马埋葬现象, 无疑有着重要启发意义。

大海无涯, 学术研究亦无止境。该书尽管搜集了尽可能多的资料, 尽管对资料——

做了分析、做了解释，提出了自己的见解和认识，但是否所有的解释、所有的见解和认识都符合实际、都无懈可击，我想，再自信的学者包括晓筠自己在内，都不敢做这种肯定的断言。虽然我对该书做了充分的肯定，但我同时也认为，其中有些见解可能离实际尚有距离，有些见解可能还需要有更多材料和证据予以证实。例如，作者根据虢国墓地车马坑与主墓关系的统计，认为“虢国墓地车马坑的等级并不是以随葬车马数量的多少来决定，而是更多地取决于车马坑的长度上的倍数关系”。这在虢国墓地的确如此，但从离其不远的晋侯墓地来看，情况并不是这样。北赵晋侯墓地共发现9位晋侯及其夫人的墓葬，每组晋侯及其夫人墓葬东边都祔葬有一座车马坑，但M8晋献侯及其夫人的车马坑的规模要较其他车马坑大出许多，该车马坑已发掘完毕，内有48辆车105匹马，是已知西周时期车马坑中最大的，远为晋侯墓地其他车马坑所不及。它们之间大小如此悬殊，原因可能非常复杂，虢国墓地的情况似乎不是普遍的规律。

我举出这几个例子，目的不在否定作者的论断，而是要提醒大家，类似的问题还有较大的讨论空间。作者在论及研究方法时，很强调背景关系的分析，这是完全正确的。研究具体问题，如果能在背景关系上再下点工夫，把背景关系理解得更广一些，更远一些，最后做结论时就会更加谨慎，就会有更多的选择，提出更多更过硬的证据。苏秉琦先生用《庄子》中“庖丁解牛”的故事教导我们，做科学研究要做到“游刃有余”，我理解苏先生的意思就是要我们从多方面下手，由表及里层层深入，甚至不怕反复，只有如此，才能找到问题症结，并最终解决问题，取得成功。愿与大家共勉！



目 录

序	李伯谦(i)
第一章 引论	(1)
第二章 考古所见马车形态的分类研究	(21)
第一节 马车的形态分析	(21)
第二节 马车的分期	(34)
第三节 小结	(41)
第三章 车及车马器埋葬方法分析	(46)
第一节 车马坑的类型分析	(46)
第二节 车马坑车马埋葬方法分析	(48)
第三节 墓葬内车马埋葬方法分析	(61)
第四节 时代与特征	(69)
第五节 其他现象与讨论	(77)
第六节 小结	(87)
第四章 车及车马器所在墓地内的区位分析	(93)
第一节 晚商至西周	(93)
第二节 两周之际——以上村岭虢国墓地为例	(147)
第三节 春秋战国	(155)
第四节 小结	(174)
第五章 总结:考古所见之车马埋葬	(183)
第一节 先秦时期车马埋葬的主要演变阶段与特征	(183)
第二节 车马埋葬的选择问题	(186)
第六章 余论:兵车与礼车	(198)
附表 商周时期出土马车尺寸登记表	(211)
主要参考书目	(232)
Abstract	(256)
后记	(258)

插图目录

图一	高加索地区的鲁查申(Lchashen)遗址出土之木车及其复原	(9)
图二	商代曲衡马车	(22)
图三	桥北 M1 出土马车	(22)
图四	侯家庄 M1003 发现的车舆	(23)
图五	赵卿墓 M251 车马坑 1 号车	(23)
图六	张家川马家塬 M3 四号车	(23)
图七	乙类 A I、A II 式车	(24)
图八	秦车与辇比较	(26)
图九	乙类 A III ~ A XII 式车	(27)
图一〇	包山 2 号墓车器	(29)
图一一	乙类 B 型车	(30)
图一二	乙类 C 型车	(31)
图一三	郑州洼刘西周墓地 2 号车马坑	(32)
图一四	郑韩故城 1 号车马坑“大车”(左)与淄河店 2 号战国墓 11 号车(右)车轡 结构比较	(32)
图一五	丙类车	(33)
图一六	各期主要马车样式分期图	(35)
图一七	新郑郑韩故城 1 号车马坑	(39)
图一八	平凉庙庄 1 号车及秦始皇陵一号铜车马比较	(40)
图一九	马鞍冢 2 号车马坑十三号车及秦始皇陵二号铜车马比较	(40)
图二〇	秦车车围结构	(42)
图二一	秦安上袁家 M7 随葬单马马车	(42)
图二二	甲类车马合葬坑	(49)
图二三	乙类车马合葬坑	(51)
图二四	乙类车马合葬坑	(53)
图二五	丙类车马合葬坑	(54)
图二六	洛阳市文物工作队于 2001 年 8 月在洛阳市西工区发掘的车坑(1)与 马坑(2)	(55)
图二七	车葬坑及甲类 A、B 型马葬坑	(56)

图二八	甲类 C 型、乙类 B 型马葬坑	(58)
图二九	齐故城五号墓殉马坑(甲-C II 式)	(59)
图三〇	北窑马坑 MK693(乙-A 型)	(60)
图三一	甲类 A、B 型墓例	(62)
图三二	甲类 B、E 型墓例	(64)
图三三	乙类 A 型墓例	(65)
图三四	江陵九店 M410	(66)
图三五	丙类 A、B、C 型墓例	(67)
图三六	丙类 D、E、F 型墓例	(68)
图三七	老牛坡 M27 出土车马器	(73)
图三八	凤翔西村 S2 车马坑	(76)
图三九	战国时期大、小车并置的车马坑	(80)
图四〇	秦始皇陵文官俑坑 K0006 内马车遗存	(82)
图四一	车马坑内的殉人	(86)
图四二	殷墟西区第四墓区墓葬分布图	(94)
图四三	殷墟西区第三墓区(西区)墓葬分布图	(95)
图四四	殷墟西区第六墓区(北区)墓葬分布图	(96)
图四五	殷墟西区第六墓区(南区)墓葬分布图	(96)
图四六	殷墟西区第七墓区(北区)墓葬分布图	(97)
图四七	殷墟西区葬车墓葬、车马坑平面图	(98)
图四八	郭家庄北区墓葬分布图	(101)
图四九	第一组陪葬坑平面图	(102)
图五〇	第二组陪葬坑平面图	(102)
图五一	三组陪葬车马坑群与主墓之间的空间关系比较	(103)
图五二	小屯乙七基址与相关祭祀坑分布图	(105)
图五三	小屯乙七基址前与车马遗存平面图	(106)
图五四	小屯乙七基址前车马坑内马车车向关系	(107)
图五五	武官村北地祭祀坑	(109)
图五六	北窑 M446、M451 平面图	(113)
图五七	北窑西周早期随葬车马器墓葬墓例	(114)
图五八	北窑西周早期 M310 东壁立面及平面图	(115)
图五九	北窑西周中期墓葬 M144 平面、立面图	(119)
图六〇	北窑西周晚期墓例	(122)
图六一	张家坡带墓道墓葬墓例	(127)
图六二	张家坡 M152 平面图	(128)

图六三	张家坡竖穴墓墓例	(129)
图六四	张家坡洞室墓墓例	(130)
图六五	张家坡车马坑、马坑	(132)
图六六	北赵晋侯墓地墓葬分布图	(136)
图六七	北赵晋侯墓地一号车马坑之马坑	(137)
图六八	北赵晋侯墓地一号车马坑之车坑	(137)
图六九	曲沃天马一曲村墓地葬车墓葬	(141)
图七〇	曲沃天马一曲村墓地 J4 区马坑 M6359	(144)
图七一	曲沃天马一曲村墓地车马坑、马坑墓例	(145)
图七二	上村岭虢国墓地随葬车、车马器墓葬及车马坑分布图	(148)
图七三	上村岭虢国墓地南区车马坑	(149)
图七四	上村岭虢国墓地北区车马坑、马坑	(150)
图七五	上村岭虢国墓地墓例	(151)
图七六	上马墓地车马坑	(158)
图七七	赵卿墓墓室平面图	(160)
图七八	赵卿墓陪葬车马坑	(161)
图七九	浙川下寺楚墓分布示意图	(164)
图八〇	浙川下寺 M2CH 平面图	(166)
图八一	江陵九店东周墓地发现之木栏(13: 29)	(169)
图八二	M104 与车马坑关系图	(170)
图八三	M104 车马坑平面图	(170)
图八四	战国銮铃	(191)
图八五	马鞍冢 2 号车马坑 4 号车车轭	(191)
图八六	中山国成公墓车马坑出土之銮铃	(191)



插 表 目 录

表一	商周时期各类马车使用时段表	(34)
表二	各形态车马坑使用时段表	(69)
表三	车马合葬坑使用时段表	(70)
表四	车马分葬坑使用时段表	(71)
表五	各类车马埋葬方法使用时段表	(71)
表六	晋侯墓地葬车情况	(77)
表七	安阳殷墟西区随葬车马墓葬情况	(99)
表八	安阳殷墟西区四期墓葬随葬兵器及车马器情况	(99)
表九	安阳殷墟商代晚期车马坑内随葬兵器及工具情况	(110)
表一〇	洛阳北窑西周早期随葬车马墓葬比例	(112)
表一一	洛阳北窑西周早期随葬车马器墓葬比较	(115)
表一二	洛阳北窑西周早期大型竖井形与正斗形墓葬随葬车马器比较	(116)
表一三	洛阳北窑西周早期中型竖井形与正斗形墓葬随葬车马器比较	(116)
表一四	洛阳北窑西周早期车器与墓葬规模关系	(117)
表一五	洛阳北窑西周早期马器与墓葬规模关系	(117)
表一六	洛阳北窑西周早期随葬品共存器类关系比较	(118)
表一七	洛阳北窑西周中期随葬车马墓葬比例	(119)
表一八	洛阳北窑西周中期随葬车马器墓葬比较	(120)
表一九	洛阳北窑西周中期车器与墓葬规模关系	(120)
表二〇	洛阳北窑西周中期马器与墓葬规模关系	(120)
表二一	洛阳北窑西周中期随葬品共存器类关系比较	(121)
表二二	洛阳北窑西周晚期随葬车马墓葬比例	(121)
表二三	洛阳北窑西周晚期随葬车马器墓葬比较	(123)
表二四	洛阳北窑西周晚期车器与墓葬规模关系	(123)
表二五	洛阳北窑西周晚期马器与墓葬规模关系	(124)
表二六	洛阳北窑西周晚期随葬品共存器类关系比较	(124)
表二七	长安张家坡西周墓地随葬车马墓葬比例	(126)
表二八	长安张家坡西周墓地车马坑及马车数量与主墓对应情况	(131)
表二九	长安张家坡西周墓地随葬车马器组合	(133)

表三〇	北赵晋侯墓地各组晋侯夫妇墓葬车情况	(137)
表三一	北赵晋侯墓地随葬车马器	(139)
表三二	曲沃天马一曲村墓地随葬车马墓葬比例	(142)
表三三	曲沃天马一曲村墓地铜器墓随葬车、车马器的比例	(142)
表三四	曲沃天马一曲村墓地随葬车马器组合	(143)
表三五	曲沃天马一曲村墓地西周早期车马坑与主墓关系对照	(144)
表三六	上村岭虢国墓地车马坑与主墓关系对照	(149)
表三七	上村岭虢国墓地随葬车马器组合	(152)
表三八	上村岭虢国墓地随葬车马器与墓主关系对照	(153)
表三九	侯马上马墓地各期墓葬与随葬车马器组合	(156)
表四〇	长治分水岭东周墓随葬车马器组合	(162)
表四一	长子县东周墓随葬车马器组合	(162)
表四二	浙川下寺楚墓随葬车马器组合	(164)
表四三	浙川下寺楚墓随葬品摆放位置	(165)
表四四	浙川下寺楚墓车马坑情况	(165)
表四五	浙川下寺楚墓随葬马车情况	(166)
表四六	江陵九店东周墓地随葬车马墓葬比例	(168)
表四七	江陵九店东周墓地随葬车马器组合	(168)
表四八	大、中型楚墓随葬车马器情况	(171)
表四九	西周墓地随葬车马器特点比较	(175)
表五〇	先秦时期车马埋葬的类别及主要铜车马器组合	(183)
表五一	曲沃天马一曲村墓地与一般西周墓地随葬马车及车马坑比较	(184)
表五二	先秦时期车马坑区域性差异比较	(185)
表五三	先秦时期大型墓葬车马埋葬区域性特点比较	(185)



第一章 引 论

发现于1978年的曾侯乙墓遣策上记载了39种不同名称的车，向我们展示了战国时期人们在车的使用及分类上非常复杂的认识。本书欲由考古材料出发，一探先秦时期马车的发展状况，并进一步发现当时人们所赋予马车的一些特殊意涵。

一、发现与研究

（一）商周时期马车的发现

20世纪初，考古学引入中国，河南便成为商周考古最早的基地。30年代，随着安阳后冈、西北冈、小屯以及浚县辛村的发掘，研究者逐渐认识到车迹的存在。郭宝钧在《浚县辛村》中即指出，1号墓“大半个衡舆形制和多种车马饰的发现，如衡的翘起，矛为衡末，辘的中曲，轼若椅背，轡的竖立，銮在轭上，轮在两壁，轂饰六节等，这些都是从前所不知道，可说这一墓中第一次发现……”^[1]。虽然认识到车迹的存在，但是由于木质不易保存，加上对木车结构没有清楚的认识，发掘工作无法将车子的整体形态辨识出来。一直到1950年，夏鼐在辉县琉璃阁首次成功地将木车剥剔出来^[2]。这一发现对于准确地描述当时车的形制及对日后同类遗迹的发掘产生了深远的影响，也才算是对先秦时期马车的结构有一较完整的认识。此后，大量的木车在各地的墓葬、车马坑中被发掘出来，为我们认识先秦时期马车的复杂性及多样性提供了丰富的材料。1980年12月，秦始皇陵内出土了两乘大型彩绘铜车马，为研究秦代的乘舆制度提供了具体的实物资料^[3]，也为我们据之上溯到东周，乃至西周、商代的车制，提供了宝贵的对照资料。

车马器的发现较之马车的发现更为普遍。除了发现于墓葬陪葬的车马坑内，车马器也经常作为车、马的象征随葬于墓葬之中。车马器的发现及认识不仅可以作为墓葬断代的标准，更能依据其“形状、大小、出土位置，就可以获知有关个部分的比较准确的尺度。把年代相当、结构相近的若干车子的局部综合在一起，就可以装配出一辆在结构尺度上比较准确的殷代或西周的车子”^[4]。所以就某种程度上来说，我们可以将车马器埋葬也视为一种马车埋葬的形式。

依时代区分，目前我们所见的马车及车马器的田野材料分布于以下几处：

商晚期：河南安阳小屯、后冈、侯家庄、殷墟西区、大司空村、武官村、刘家庄、郭家庄、梅园庄，安徽颍上赵集，陕西西安老牛坡、宝鸡斗鸡台、戴家湾、裕泉、渭南

南堡,山西浮山桥北、保德、武乡,河北灵寿,山东滕州前掌大、益都苏埠屯。

西周时期:河南浚县辛村卫国墓地、鹤壁庞村、鹿邑太清宫、洛阳老城、洛阳北窑、洛阳庞家沟、洛阳东郊、洛阳下瑶村、郑州洼刘、平顶山应国墓地、三门峡虢国墓地,陕西长安张家坡、长安沣西、长安普渡村、长安花园村、扶风黄堆、扶风召李、扶风飞凤山、岐山周公庙、北吕周人墓地、渭南南堡、宝鸡地区、宝鸡虢国墓地、宝鸡斗鸡台、宝鸡阳平、蓝田泄湖,山西天马一曲村晋国墓地、绛县横水、黎城、洪洞永凝堡,山东滕州前掌大、胶县西菴,北京琉璃河、昌平白浮,辽宁魏营子,甘肃灵台白草坡、宁县、崇信于家湾,宁夏固原,江苏丹徒烟墩山。

春秋时期:河南三门峡虢国墓地、平顶山应国墓地、新郑郑韩故城、新郑唐户、洛阳、新野、淅川下寺楚墓、淅川和尚岭、淅川徐家岭、固始侯古堆、固始白狮子地、桐柏县春秋墓,山西侯马上马墓地、闻喜上郭村、临猗程村、太原晋国赵卿墓,陕西韩城梁带村、陇县边家庄、户县宋村、宝鸡西高泉村、凤翔雍城陵园、凤翔八旗屯、凤翔马家庄,甘肃礼县圆顶山,山东曲阜鲁国故城、滕州薛国故城、临淄后李、河崖头、长清仙人台、阳谷景阳冈、沂水刘家店子车马坑、莒南大店、蓬莱,河北邢台葛家庄,甘肃灵台景家庄、湖北随县(今随州)、丹江口市武当山、麻城李家湾、江陵九店、枣阳郭家庙、当阳赵家湖楚墓、当阳曹家岗,安徽舒城九里墩寿县蔡侯墓,江苏邳州九女墩吴县何山、丹徒北山顶、镇江谏壁王家山、六合程桥。

战国时期:河南洛阳市针织厂、洛阳西工区、洛阳中州路、洛阳彭婆乡刘沟村、新郑、新蔡、辉县琉璃阁、固围村、汲县山彪镇、陕县后川墓地、淮阳马鞍冢楚墓、信阳长台关楚墓,陕西洛南冀塬、凤翔芷阳陵园、凤翔西村、凤翔八旗屯西沟道,山西长治分水岭、芮城、榆次猫儿岭、原平峙峪、潞城潞河,河北丰宁、燕下都、中山王墓、灵寿城、邯郸赵王陵、邯郸百家村、怀来北辛堡,山东临淄淄河店、临淄商王墓地、长岛王沟,湖北宜城罗岗、熊家冢、江陵天星观、曾侯乙墓、包山楚墓、鄂城楚墓、信阳楚墓、江陵藤店、江陵雨台山楚墓、江陵九店、江陵望山、沙冢、孝感、襄阳蔡坡、枝江姚家岗,湖南临澧九里双峰包、湘乡牛形山、长沙识字岭、长沙浏城桥,甘肃平凉庙庄、秦安上袁家、张家川马家塬,安徽长丰杨公、赵家孤堆,江苏淮阴高庄。

综合言之,目前发现的田野材料主要为墓葬及车马坑,居址及作坊很少发现车及车马器,仅于安阳刘家庄发现一非丧葬用之车舆残迹,沣西居址发现一件骨耒,岐山周公庙铸铜遗址、侯马铸铜遗址以及中山国灵寿城发现车马器陶范。祭祀遗迹中,仅侯家庄西北冈祭祀坑、小屯乙七基址前及凤翔马家庄建筑基址前发现埋藏马车的祭祀坑。商及西周时期车、车马器的发现集中于中原地区。东周时期则普遍发现于中原、秦、楚等地,位处东南的吴、越地区发现较少。周边地区仅于西部、西北部、北部发现车马器,西南地区如巴蜀、云贵等地区不见。时间上,马车最早见于殷墟一、二期之际的山西浮山桥北墓地的 M1 和 M18。目前,晚商时期已发现的车马器种类有耒、耜、轂饰、衡末

饰、轸、轳、轳、軛饰、踵饰、軛饰、輿饰、銜、鑣、钉齿器、节约、泡等。西周时期种类最多、形式变化多样,计有害、辖、轂饰、銮、軛、軛、轸、衡末饰、衡中饰、衡内饰、轴饰、踵饰、輿饰、枅饰、鑣、銜、当卢、马冠、节约、泡等。东周时期器类较少,发现的车马器以害、辖、銜、鑣、节约、盖弓帽为主。

除了车及车马器之外,部分遗址内也发现了车辙,以及带有“车”字的甲骨刻辞及铜器铭文。有些东周时期的器物也以车行人物或车纹为装饰。这些材料也应视为与马车相关的重要资料。

大量的考古材料为我们进行较全面、细化的分析及复原带来可能。过去学者对先秦时期马车的研究必须大量仰赖于车马器的形制与出土位置。现在,大量发现的马车实物为我们进行复原以及结构的研究提供便利以及更高的准确性。但是,就已发现的考古材料而言,仍然有些许不足之处。各地方木车的保存状况不同,倒塌、变形、清理时错误的判断,尤其是一些不带有铜车马器的木车结构,或是车的结构上含有大量的不易保存或不易辨认的物质(如皮革、布帛等),都使我们无法正确地辨识某些特殊的车种。此外,由于材料过分地集中于墓葬单位,使我们很难准确地指出当时社会上的日常用车情况。因此,我们只能依据目前的材料分析墓葬中葬车的一些规律,或是当时随葬车辆的形态,而无法据之以复原当时社会完整的车制以及车种。另一方面,王陵材料的缺乏,使得我们在进行分析的时候只能对这一最高等级的墓葬情况进行猜测或是忽略不计。这些都会导致本题研究的不完整,并且,在讨论到当时社会用车方式以及用车概念等问题上,可能无法提出充分的考古学证据。

(二) 商周时期马车的研究概况

汉代便已开始了对商周时期马车的研究,但是科学考古学的研究工作则是随着殷墟及浚县辛村的发掘而逐渐展开的。下面就目前的研究现状,将学者们在先秦马车研究上所关注的主要问题分别叙述如下。

· 马车结构的复原

马车结构的复原一直是马车研究中最热门的问题。车制的研究起于汉代,但古代对车制的研究主要是着眼于对经籍的考释。清代的考据学家虽然也是以解经(尤其是对《周礼·考工记》)为目的对先秦车制进行研究,但已开始着力于车的形态、细部的复原,并以图像表示^[5]。近代在还没有充分的考古材料之前,马车结构的研究主要是依据文献材料进行的^[6],但其方法及目的已不同于清代的考据学。1924年,罗庸即曾依据戴震的《考工记图》和阮元的《车制图解》先后制成两种周代的木车模型,以实体的模型来验证戴震和阮元的错误^[7]。

1930年代殷墟及浚县辛村的发掘,使研究者得以依据较多的实物材料对商周时期的马车进行复原。早期的复原工作主要是由石璋如、郭宝钧进行的。郭宝钧由辛村的发

掘而特别关注车马的问题，其在车马研究上的成果集中体现于《殷周车器研究》一书中。书中将当时所能见到的车迹、车马器按马车结构上转动、曳引、承载、系马四个部分分别讨论，并根据车马器的形式、尺寸、出土状况复原了部分不清楚的木车结构、尺寸，再从发展的角度对商周车制的演变发展进行了贯通的研究^[8]。石璋如则以殷墟发现的商代车马、车马器为关注焦点，多年来先后发表了《殷代的弓与马》、《殷代的车》、《小屯四十号墓的整理与第一类甲种车的初步复原》、《殷代第一类车的舆盘之演变》、《殷代的第二类车》、《殷代车的研究》、《殷车复原说明》等^[9]多篇讨论商代马车形制的文章。石璋如以遗址出土的铜车马器的形式、位置以及田野工作中所见的木车、马遗迹位置，致力于商代马车的复原工作，并曾结合考古发现的车迹进行实物复原^[10]。除了对马车进行复原，石璋如更进一步地以车辔及舆盘交界处所使用的軛饰与踵饰的形制与结构，以及舆盘周围及舆轡周边有无装饰品为依据，对殷墟所见马车的辔及舆盘形制进行类型学上的分类。以配有形式简单的軛踵，并于盘轡配有装饰品的马车为第一类车；配有结构复杂的軛踵，但无盘轡装饰的为第二类车。每类之中又可依舆门的方向分为甲乙两种^[11]。

马车结构的问题很早便受到国外学者的重视。日本学者矢岛恭介于1928年便发表了关于先秦车制复原的研究^[12]。英国学者 William Weston 在1961年也发表过中国青铜时代马车的想象复原图^[13]。近年则有美国学者 Anthony Barbieri-Low 以数码三维的形式对安阳郭家庄 M52 内的马车进行复原及结构分析^[14]。其中最具代表性、影响层面最大的当推日本学者林已奈夫。林已奈夫广泛使用考古及文献材料，曾发表多篇与先秦马车相关的研究论文^[15]，也曾对西周马车进行图像复原^[16]。其《中国先秦時代の馬車》^[17]一文按考古遗迹、马车的图像表现（如古文字中的“车”、金文中与马车相关的字词、铜器上表现马车的花纹）、《周礼·考工记》等材料全方面地论述了商周时期的马车构造、性能，并更进一步地将先秦马车放在世界范围内讨论。其研究就今日看来或许有些许错误，但其通过全面地使用材料、细致地分析所得的结果，至今仍有相当的重要性。加拿大的史安妮（Barbara Stephen）对商代车制的研究另辟蹊径，由商代马车舆盘的多样性（椭圆与方形），与西方早期马车的情形对照，讨论其中可能蕴涵的社会或功能上的意义。其研究虽过度简化马车的功能，也未就社会意义展开讨论，但仍在思路中具有启发性。

近年来也有许多学者着力于商周车制的复原。除了对考古发现的马车遗迹进行复原并详细发表于考古报告、专文进行车制研究外，更有许多学者将各遗址发现的马车遗迹综合起来讨论。对个别时代或遗址出土马车的研究如杨宝成^[19]，郑若葵^[20]，张彦煌、张岱海、胡良仙、甘明轩^[21]等对商车的复原与研究；张长寿、张孝光对小屯 M40、辛村 M1、井叔墓马车的复原^[22]；林寿晋对虢国墓地木车的复原^[23]；渠川福据太原赵卿墓车马坑出土木车对东周车制的复原^[24]；张彦煌等对临猗程村出土木车的复原^[25]；王厚宇、王卫清对淮阴高庄战国车舆的复原^[26]；魏成敏对临淄齐车的复原^[27]，等等。刘

永华则对整个先秦时期马车的重要发现进行图像复原^[28]，傅举有^[29]、孙机^[30]、吴士法^[31]、杨宝成^[32]、杨泓^[33]、杨英杰^[34]、曾永义^[35]、张长寿、张孝光^[36]等均曾对先秦马车进行通盘的复原与研究。裴明相^[37]、黄文新^[38]、笄浩波^[39]、冯好^[40]等则专门对楚文化车制进行了深入研究。

张长寿、张孝光的《殷周车制略说》^[41]一文将类型学的概念应用于马车的分类，将当时所见的商、西周的木构车痕及铜车马器综合起来，进行细致的位置及尺寸分析，再依据综合研究的成果图像复原了安阳殷墟小屯 M40 及浚县辛村 M1 的车子，加强了我们对于商、西周时期马车形制的理解。孙机《中国古独辔马车的结构》^[42]一文除了对车的形态及车马器在车上的功能及用法有详细的讨论外，更以文献材料阐述先秦时期的用车方式，对我们讨论先秦时期车的问题有所启发。总的来说，目前对马车形制进行复原研究的主要方法是依据考古出土的车迹、车马器及古文献中对马车结构及车马器的记载，分别讨论车体上较大的结构及该结构上所使用的铜车马器之后，再对商周马车的形态进行全面的复原与研究。主要的关注点在于车毂、车轮、轴、辘、舆、伞盖的形制及辐条数上，伏兔、当兔等在马车结构中的地位也特别受到重视^[43]。

· 车马器的研究

随着大量车马器的发现，车马器以及马车车制复原的研究，一直是车马研究中最重要两个课题。车马器研究的内容主要是以之复原木车以及探究车马器的使用方法，也因此很少有学者对铜车马器中的个别器类进行专文论述。最早的车马器研究是以复原马车为主要目的，早期研究成果主要体现于郭宝钧《殷周车器研究》^[44]一书。其目的虽然是以车马器的发现情况复原车的形态以便讨论商周时期车制，但其中以很大的篇幅讨论当时可见的各种车马器的形态及用法。石璋如的研究则集中于复原商代车马器的形制与使用情况。德国的 Magdalene von Dewall 也于 20 世纪 60 年代发表多篇关于车马器的研究。他的研究通过对车马器形制的分析，探讨了马车在商周社会中的价值^[45]。

20 世纪 80 年代以来已有一些学者将眼光放在铜车马器的形态研究，其中，傅举有^[46]、孙机^[47]、张长寿、张孝光^[48]、杨宝成^[49]、杨英杰^[50]等在使用新考古材料讨论商周时期的车制时，都特别注意车马器材料，在结合文献材料的基础之上，对车马器的功用、名称及发展脉络有较清楚的了解。但其基本方法并未超出郭宝钧对商周车器的研究。朱凤瀚在《古代中国青铜器》^[51]一书中的《车马器》一节，首次专门地对商周时期的车马器进行较完整的类型学分析，为车马器研究开创了新局。另一方面，随着对车马器形态的逐步认识，近年发表的一些考古发掘报告已将车马器作为对墓地进行断代的依据^[52]。笔者的《商至春秋时期中原地区青铜车马器形式研究》^[53]一文在前人的研究基础上，对目前所见的所有车马器进行较详细的谱系分析，为铜车马器应用于墓葬断代以及其他相关的研究提供一个基础。

· 马车制作的研究

关于马车制造问题的讨论主要是围绕《周礼·考工记》展开的。早期对《考工记》所进行的研究集中于车制的复原。虽然20世纪90年代学者们已逐渐注意到车的制作问题,但专门的讨论仍然十分缺乏。

林巳奈夫在《周禮考工記の車制》^[54]一文中,将《考工记》中轮人、舆人、辀人的记载逐条汇注考释,将之进行尺寸换算及图像复原,并结合大量的考古材料进行讨论。

胡永庆《中国古代细木工榫结合工艺的起源与发展》^[55]一文综合地由建筑木造的角度讨论先秦时期对细木工榫结合工艺的运用时,附带论及车的榫卯结构。张彦煌、张岱海、胡良仙、甘明轩等在对考古发掘的商代马车的复原工作上,对于车的结构(特别是轮、轴、毂、舆、轮牙)及车上各部件相互衔接的榫卯结构给予特别的关注^[56]。贺陈弘、陈星嘉《〈考工记〉独辀马车主要组件之机械设计》一文根据《考工记》及其他文献所记载的古代马车的尺寸予以查考转换为现代公制尺寸外,更依据出土文物与工程力学知识,推算出文献资料记述不详的部分,将独辀马车的主体元件完整确切地出成现代工程图面,并进而能够制造该车制之实体^[57]。刘广定将商代至秦代考古发现的马车与《周礼·考工记》中记载的轮径、牙围尺寸及轮辐数相互对照,从而认为《考工记》中的记载可能起于秦始皇时期。此外,他还提出《考工记》对制造车轮并无实用价值^[58]。

渠川福则依据对赵卿墓车马坑的研究,对东周时期车毂、车軛、车轮等结构的制造工艺进行讨论^[59]。

· 系驾法的研究

对系驾法进行过较专门研究的有孙机^[60]、郑若葵^[61]、林巳奈夫^[62]、史安妮^[63](Barbara Stephen)等。主要关注的问题为马的系驾方式以及四马系驾的骖服制。其中以孙机的研究最为重要。

孙机多年来致力于马车系驾法的研究,发表多篇研究论文。其《中国古马车的三种系驾法》一文,系统阐述了中国古马车曾采用过的轭鞵式、胸带式和鞍套式三种系驾法,指出轭鞵式系驾法被使用于商周至战国时期,并认为轭鞵法为中国驾车技术上的一项发明创造。与西方马车所使用的系驾法相对照,从而认为中国的马车是源于本土的^[64]。

史安妮(Barbara Stephen)以秦始皇陵出土的一号铜车马讨论商周时期驾车者与马车的关系,以及系马的挽带(其说或应为鞵)与马车传动的关系,提出许多值得注意的问题,使我们更进一步地考虑先秦马车与其牵引系统的问题^[65]。

· 战车与车战

战车与车战也是马车研究中最受关注的问题之一。大部分的学者在进行车制研究时，多将已发现的商周时期马车作为战车看待，并以之作为讨论先秦时期车战的重要依据。石璋如于20世纪50年代即认为小屯C区北组墓葬的车马坑是按照军事组织安排的。其组织为五车为一小队，二十五车为一大队，每车上有三名战士，下有六名后备战士，供三班轮流，并且，在车前有二十五人担任“前据”的工作^[66]。

杨泓通过大量的商周时期的考古材料，讨论战车的形制、乘员、进攻性武器和马匹的护体装备以及车上的指挥系统，并进一步论述了车战的特点^[67]。2000年更依据新出土的考古材料指出，商代虽已使用马车作战，但还没有专门的战车，马车仍处于一车多用的阶段。西周时期，随着驷马战车的出现、车和马具的改进，以及新兴的格斗兵器出现，提高了战车的冲击能力和作战性能之后，才成为战争的主力。东周时马车依使用功能的不同发展出乘车、战车之别。直至东周，战车的成组兵器才趋于完备^[68]。杨英杰结合大量的考古及文献材料，多方面的论述先秦时期的战车与车战，最重要的是较深入地复原了先秦时期车战的编组、战阵及战法，并由较为宏观的角度论述了先秦车战的变迁及兴衰^[69]。

· 古文献中的车马

目前有较多的学者对《诗经》、《周礼·考工记》、《仪礼》、《国语》中所记载的车马形态、制度及使用情况进行研究。如戴吾三、张鹭中曾就多种文献综合论述了车在周代社会中的功能与文化表现^[70]。也有如韩维志^[71]以先秦文学中的记载对先秦时期的君臣车服之赐进行综合性的研究。以《周礼·考工记》为核心的研究已述于前，这里不再记述。

《仪礼》为目前所见对先秦时期礼仪叙述最为详尽的一部典籍。在李济倡导以实验复原的方法对之进行研究之下，20世纪80年代时由东亚学会拨予专款，台湾大学中文系、人类学系同学成立小组，从事对《仪礼》记载的内容进行大规模的复原研究。其主要方法及目的是“各分专题，运用考古学、民俗学、古器物学，参互比较文献上材料，以及历代学者研究之心得，详慎考证，纳为结论，然后将每一个动作，以电影写实的方法表达出来；使读是书者，观其文而参其形，可得事半功倍之效”^[72]。这项复原计划涉及许多方面，车马的考证复原也是其中一个重要方面，研究成果由曾永义撰写^[73]。在《仪礼车马考》中，分别由《仪礼》和其他古文献中关于马车使用的记载及考古、金文材料出发，尽量厘清马车的结构、车马器的用法、马车的种类以及马车在当时的使用方式。虽然这一项研究还不能将文献与考古材料完全的结合起来，考古材料在这一类研究中也多属于陪衬的角色，但其所采取的思路及方法，为以后的相关研究打开了一扇窗口。近年则有汪少华将多种文献及丰富的考古发现综合起来，对车制进行了深入

的论述^[74]。

《诗经》为中国现存最早的诗歌总集，除了具有极高的文学价值，《诗经》更准确地反映许多周代的社会史实、名物制度，其领域含跨思想、礼俗、人情、物产、自然，等等。杨文胜即曾据《诗经》中的记载结合《周礼》及考古材料对周代的用马、战车车种、周王赐车、车马器等方面有所论述^[75]。扬之水在《诗经名物新证》^[76]一书中以极大的篇幅、隽永的文字较深入地论述了《诗经》中的车马，最为重要。书中由《秦风·小戎》印证考古发现的车制，由《郑风·清人》、《小雅·出车》论述车战阵势、情景，由《大雅·韩奕》论述车马器用，多方面阐述了周代的车马与车战。其研究为我们在使用文献材料对先秦时期的考古材料进行复原及理解上，提出了良好的示范。

不过，这些文献的收集、成书较晚，其中所记车制或为早晚车制的混合体。另一方面，学者们在将文献所记载的车制与考古材料相印证的过程里，多兼采西周、东周、秦的发现，未能反映不同时代的特征。

· 车马殉葬制度

车马殉葬制度是先秦埋葬制度中的一个重要环节。但其所受到的重视并不如棺槨、用鼎、用玉制度。

车马埋葬所反映的等级制度很早就被注意。在1979年出版的《商周考古》中即已对车马埋葬的规律进行总结，指出西周时“无鼎小墓均无车马坑与车马器；一鼎至三鼎墓大多有车马器，很少有车马坑；五鼎或五鼎以上的墓，几乎都有车马坑，而殉车、马的数量也还各有等差”，因而三鼎墓主“他们的地位应该是在中等贵族之下的；大概相当于士之类的末流贵族身份”^[77]；东周时期九至五鼎墓有单独的车马坑并随葬车马器，三至一鼎墓没有单独的车马坑而有车马器^[78]。

早期对车马埋葬的关注在于等级关系的问题上，80年代下半，才有较多的学者以车马埋葬为研究的主体，讨论车马埋葬的形态、概念及发展。郑若葵由商代车马埋葬的情况将商代车马坑分为车葬坑、马葬坑、车马合葬坑三类，认为车马坑与主墓异位葬者多具祭祀意义，同位葬的一般只有殉葬意义，并由埋葬的现象归纳出整车葬、拆车葬与马葬三种埋葬方式。从殉祭形式上看，认为商代的车马殉祭中有车马分葬、车马合葬、车马分葬合祭、车马分葬和车马合葬异位联合殉葬、车马殉祭五种制度^[79]。李自智则由车马殉葬与主墓的关系、车马坑内的车马放置规律出发，对车马的随葬及祭祀方法进行分析，较全面的讨论殷商两周的车马埋葬的方法、发展、意义、等级关系及车马埋葬与祭祀的一些关系。在等级关系上，试图将列鼎制度与葬车制度结合起来，认为东周时期七鼎墓殉10车20马、五鼎墓5车10马、三鼎墓1车2马^[80]。

除了综述性的讨论，90年代以来也有许多学者针对个别遗址^[81]或个别区域的车马埋藏情况进行讨论。黄文新由车马坑与主墓的分布位置、车马的朝向与墓葬的头向、车马坑与主墓墓坑深度的对比等方面讨论楚地区与其他地区的差别，在方法及思路上有所

创新^[82]。张颖岚对秦中小型墓（士一级以上的中下级贵族）的车马殉葬进行分类、分期和排比，对秦墓车马殉葬的方式、等级、演变及特征有较深入的探讨^[83]。

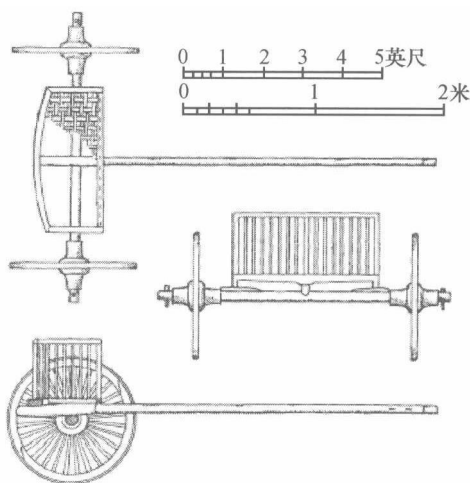
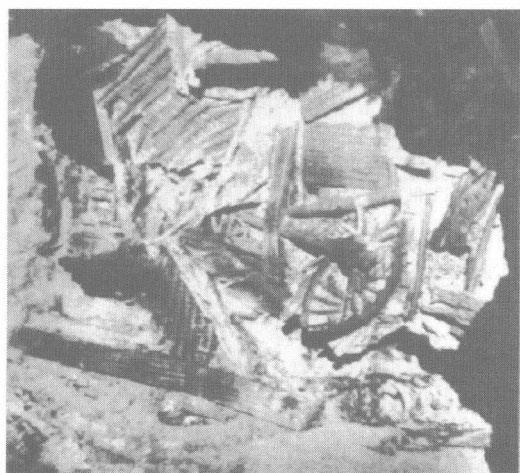
随着对车马殉葬制度的日趋重视，印群近年在总结黄河中下游地区的东周墓葬制度时^[84]，更将车马埋葬制度单列出来，作为讨论整个墓葬制度时的一个重要部分，车马埋葬在墓葬的研究中不再是附带一提的话题。

随着对车马埋葬的重视与认识，对车马埋葬的性质进行解释也就成为学者感兴趣的问题。李自智认为车马作驾乘状放置的车马坑（西周早期到战国中期）是象征死者灵魂的出行，而车马分置的（战国中期以后）则更多的作为死者所拥有财富的一种显示，是一种车马厩的表现^[85]。黄文新将楚地车马坑与主墓墓坑倒过来看，认为其形象正是一地面台基，而较浅的车马坑“正意味着车马停于阴宅的地面，以备死者随时出入”，并认为这是死者在阳间权利、财富在阴间的一种象征^[86]。

· 马车起源问题^[87]

中国马车的起源一直是被国内外学界所关注的重要问题。主要的论点有西来说与中国独立起源说两种。最早主张中国马车起源于西方的主要是西方及日本学者，他们通过对中亚马车起源及马车形态发展的认识，认为中国马车的出现是接受了来自中亚或欧亚草原的影响^[88]。自1970年代在高加索地区的鲁查申（Lchashen）遗址发现了与安阳马车极其相似的马车之后（图一），这一观点得到西方学者的普遍认同^[89]。Willian Watson 及 Stuart Piggott 更从中国及中国以外的角度，论证了中国马车西来说^[90]。

中国学者对这个问题的讨论兴盛于20世纪的80年代。学者们通过对中国及西亚、埃及、希腊的车形结构进行比较，认为中国的马车在车舆、车辀乃至系驾法上都有很



图一 高加索地区的鲁查申（Lchashen）遗址出土之木车及其复原

大的区别,所以应该是在本土独立发展起来的^[91]。在偃师商城车辙发现之后,王学荣以此为凭据并结合文献材料进一步加以讨论,指出中国双轮马车的出现远在商代晚期以前,车在中国早已被广泛运用,并有其相对独立发明和发展演变的轨迹^[92]。90年代开始,随着对中亚、高加索地区、西伯利亚考古材料的认识,许多学者重新将中西亚马车与中国马车进行结构上的比对,将视角放入整个欧亚大陆,并对目前发现的马车实体材料、岩画材料进行分析,从而认为中国马车应是来源于西方^[93]。不过,林梅村从青铜造车工具的角度考虑,认为东西方的造车工具分属两个系统,而不同文化系统的青铜工具制造出的战车是否同源,令人生疑^[94]。

目前中国境内发现最早的马车属于殷墟一二期之际,由其完整的结构及复杂的造车技术上看,实非属草创发明阶段。近年来也有越来越多的中国学者倾向于马车西来的论点。王巍^[95]及王海城^[96]的研究不但详细论证了商代马车与其他地区间的关系,更进一步提出马车传入中国的可能路线。

· 古文字材料与先秦马车的研究

马车的讯息除了载于考古材料、历史文献之外,也经常出现于古文字及器物的纹饰之上。

目前以古文字材料对马车进行的研究颇多。林巳奈夫在讨论先秦车制时已经广泛地注意古文字材料,并据金文中记述的车马材料进行全面的检讨,将金文中记述的车及车马器与考古材料对应起来^[97]。于省吾由甲骨文及早期金文中的“车”字佐以考古发现殷商马车的结构,对“两”字进行解释^[98]。刘一曼将考古发现,与甲骨文、金文的“车”字相对照,提示我们在发掘、复原与研究马车时,应注意古文字材料带来的启发^[99]。萧圣中则由曾侯乙墓出土的遣策,论述其中的车马制度^[100]。

李零由军事学的角度检视师同鼎铭文,为我们复原了一场西周晚期的战争场面,并对战争中所用的两种车——车马、大车——特别关注。他认为铭文所记的“车马”即为战车,而所谓的“大车”应为辘重的牛车,由铭文证明,早在西周中晚期之交,战争中已有这两种车的配合^[101]。

以上研究说明了通过古文字材料或是图像材料进行研究对于我们认识或更正确地理解商周时期的车马具有一定的重要性。

· 小结

总的来说,我们对商周时期马车的形态及结构已有相当的认识,对于车马器名称用途的考订也基本清楚。在此基础之上,许多学者更进一步据之与文献、古文字、外国考古材料相互对照,讨论马车在先秦社会的起源、使用、制造、埋葬、等级及战争等问题,并已有相当的研究成果。但是,过去学者对车的研究多采取叙述

或考订的方法，很少进行复杂的类型划分、计量研究，或是从整体上来把握，将车放在整个时空架构来考虑。因此，这将是本书所欲进行的工作。

二、研究对象、材料及方法

（一）研究对象、材料及其局限

1. 对象及范围

本书的研究对象是先秦时代的独辂马车^[102]。

在先秦文献的记载中，能见到的“车”的种类很多。这些车的名目多半是依据使用功能、等级制度、所使用的畜力进行区分的。按李零的研究，至少在西周中晚期之交的战争，已经有牛及马两种畜力被使用于拖曳的工作^[103]。本书所讨论的对象专指与以马拖曳的独辂车相关的遗存（有时也涉及人挽的輶）。这一类马车与輶重的牛车在社会的观念里有显著的区别，在古文献或金文材料中除了作为战争的工具，更是一种财富与身份的象征，并普遍地发现于商周时期大中型墓葬。本书也涉及一些马坑，但这些马坑都是与马车密切相关的，如车马分开埋藏的车马坑、带车马器的马坑，等等，与马车无关的殉马坑不在本书讨论范围之内。在此基础之上，本书讨论的主要人群是使用这些车马、车马器、车马坑的先秦时期贵族阶层，也因此本书所归结出来的一些社会现象、制度将是一种以“上层阶级”为中心的礼仪与意识。

在年代上，由于目前最早的、确切的马车材料^[104]见于殷墟一、二期之际的山西浮山桥北墓地，所以本书的年代上限也应在殷墟一、二期之际。随着秦始皇陵铜车马的发现，我们能够非常准确地了解秦的车制，并以之作为对前代马车研究的重要参照，所以铜车马不论是在先秦车制或是现代关于先秦马车的研究上，都可以被视为一种先秦车制的总结，并在此基础上开启了汉代及其以后的用车及研究，故将讨论的下限设在战国、秦之交，归结于铜车马。而对于这一时间段的划分，仍以传统商周考古大的时间段为主要依据，也就是将材料放置于晚商、西周、春秋、战国这几大时间区块来讨论（当然，在这当中仍会注意每一时间段早中晚期的变化）。每一阶段内更细的分期以笔者过去所作的车马器分期为标准^[105]，在本书中不再特别讨论分期的问题。

地域上，以中原文化为核心，幅及所有的“泛中原文化区”（以中原的考古学文化因素为主的文化，或与之密切相关的文化，如秦、楚等）。也就是商代方国的范围、西周封国的范围、东周列国的范围。这个地域上的范围不是固定不变，而是随着中原王朝的势力、版图的扩张而改变的。主要包括黄河、长江的中下游地区。

材料上，以涉及此一范围的考古材料、古文字材料、简帛、铜器纹饰、古文献为主，以发现中原式的马车、车马器的遗迹单位、遗址为中心。非中原式的马车、车马器、遗迹单位不在本书范围之内。

2. 材料及其局限

在以考古学为第一原则的条件下,本书所面对的第一种材料即为田野考古的发现。这也是全书所涉及最多的一种材料。由目前的考古发现来看,与本书相关的材料可以分为祭祀及殉葬两大类,祭祀主要表现于与建筑基址相关的车马坑,殉葬的材料则包括墓坑内随葬的车、车马器以及附属于某一墓葬或墓葬群的车马坑。墓葬及墓地的整体情况也是本书关注的焦点,这关系到马车及车马器在墓葬或墓地内的地位及其与其他随葬品之间的关系。这一类材料是本书最基本,并将进行全面分析的材料。

古文字材料主要包括甲骨文及金文材料,除了古文字中“车”字的形态为我们提供了一种车的结构的参照,古文字材料中也传递了许多关于当时用车的实际讯息。甲骨文中有一些关于田猎、战争的记录,在缺乏文献的情况下,对于我们较正确地理解当时的用车有很大的意义。金文材料除了涉及田猎、战争外,还详细记载了许多马车结构上的部件,更涉及赏赐、车官、交换,对于认识周代马车的社会意象有积极的作用。目前发现大量的战国时期简帛文字也为我们保留了许多用车的讯息。这些材料主要表现在记载墓主人随葬品的遣册之上。遣册中记载了随葬的车种,依据这些车种的名称与该墓葬中出土的车及车马器对照,可以比古文献材料更接近战国时期真实的用车、葬车情况。

另外,一些战国时期的铜器上铸刻有车的形象,包括车的形态、旌旗的使用、驾车方式、使用功能等讯息,可以作为用车的一种直接的图像证据。

除以上四种均属于同时代的考古材料外,本书也使用非考古的古文献材料。与本书关系密切的文献有《诗经》、《左传》、《仪礼》、《周礼》、《礼记》,以及《战国策》、《论语》及先秦诸子的相关著作,等等。这些文献所记载的史实、典章制度有助于讨论先秦时期的车制与用车。本书欲以较重要、与本书相关的文献材料入手,与考古材料相对照、补充,以寻找先秦社会的用车观念的一些线索。

以上所述几种材料为目前我们可掌握的、与先秦时期马车有关的全部材料,但是即使是将这几种材料交织起来对商周时期的马车、用车进行复原,仍有一些局限性。

考古材料本身带来的局限性已述于前。考古材料发表时的不完整也为我们的研究带来困难。在墓葬材料发表时,对车马器材料的重视向来次于铜礼器、玉器或典型陶器,即使是发表完整的车马器群,也很少论及该车马器制作精疏或是否有使用痕迹等情况,使我们无法对墓葬中广泛出现的使用过的车马器进行全面的统计,为我们判定墓葬内车马器在现实世界的使用及意义时带来不便。

考古发现集中于墓葬材料,我们也不可能以之推测生者全部的用车情况。因此,我们需要将考古材料与文献材料结合起来讨论。但是文献形成的时代具有不确定性,许多文献记述的是一种对当代的理想或是理想古代的建构,尤其是战国时代形成的“对春秋及其以前史事的追述与构拟”^[106],因此,在使用文献材料时应采取更审慎的态度。文中所据的文献多成书于战国或战国以后,所以部分问题仅能表达一种先秦时期大体上

的概况,尤其是战国时期的一些情况或观念。对于战国以前的用车情况及其概念则是尽量由古文献中剥离出较为可靠的材料,进行与考古材料的对照,甚至是观念上的阐释。

另一方面,考古及文献材料提供的关于中原周边地区的用车情况非常少,只能由少数甲骨文及金文材料中反映,但是这些文字材料所记述的多是中原王朝战争得胜时“孚车”的情况,所以很难反映周边地区使用战车的真实情况,更不用说是葬车甚或用车观念了。也因此我们在讨论商周时期的车战时,无法由中原王朝以外的角度出发,对于认识车战的实际情况、中原与周边地区用车情况的差别等问题无法获得全面的认识,这将使本书的讨论局限于商周时期中原王朝的主要版图。

(二) 研究方法、问题、结构及其目标

本书的目的不在于复原先秦时期的用车方法或是整套的用车等级制度。首要的目标是对目前已发现的田野材料进行整理,欲寻找考古材料里用车的一般规则及演变过程。在前人研究的基础之上,本书希望通过宏观的视野,以车的使用作为一把钥匙,打开当时社会人群活动的一个侧面,反映先秦社会如何在这一个点上呈现多面向的文化意涵,达到一种通过考古材料与文献交叉而呈现出来的礼制,乃至社会层面上的较大的时代侧写。

全文由考古学最主要的两项工作——分析考古材料与解释考古材料——为本书结构的基础。第二至四章由考古材料出发,分析商周时期墓葬、祭祀遗存内发现的马车遗存的埋葬规律及其相关问题。余论由已分析的考古材料为主轴,结合文献及考古材料,对第二至四章发现的现象作出解释,呈现先秦时期马车使用上的各种问题及情况,并探索当时贵族的一些用车观念。

第二至四章先在类型学的基础之上,厘清先秦时期马车的种类,再将各类马车、车马器组合放在墓葬及墓地内进行区位的分析。在进行车及车马器所在墓葬或墓地内的区位分析时,以背景考古学(contextual archaeology)的概念作为基础。

类型学分析为本书最主要的分析方法。本书所采取的类型学分析是一种阶序性的类型学分析,前一类的类型分析是后一类类型分析的基础或元素,在层层放大中展开,也就是由车马研究中的最小物件开始,包括个别的车、车马器^[107]进行特征及组合上的类型分析。第二,将可辨识的“车”置入墓葬单位中,区分出葬车墓葬的类型(当然,不随葬车马的单位也是一类重要的参照)。在此基础之上,我们才能更清楚了解葬车墓葬在一墓地里的地位,乃至去辨识墓地里“墓群”的类型与关系。当然,这种类型学的研究是要在与背景考古学参互使用下进行的。

背景考古学是由后过程考古学提出的一种诠释方法,认为世界上任何文化都是特殊的,是历史传统延续下来的结果。同一件物体在不同的文化中可能具有不同的含义。因此强调对遗存、遗物的背景的研究。这个背景小到遗存出土的地层、单位、相对位置和共生关系,大到它所在的遗址、文化和自然与社会环境^[108]。

对于遗迹、遗物与所在环境位置的关系很早就被注意，并被用来诠释功能上的内在联系。后过程考古学者认为我们可以将考古材料视为一种可读的“文本（text）”，如阅读一本书，每句话和每个段落要靠理解其中的每个字为基础，了解每个字又离不开对它所处的句子及段落的理解。每个字就是考古中的单个遗存，它所在的句子和段落就是遗存所在的背景（context）^[109]。而只有让无声的考古材料被置于其“文本”当中、被我们释读之后，这些材料才不会全然无声^[110]。当然，我们的释读也许是不正确的，但是这种误读并不表示遗存依然是无声的^[111]。

Ian Hodder 指出，在某种意义上，考古学被与其相关的“背景（context）”所阐述。考古学者使用的“背景（context）”，是以许多方式将某一类或某一种特殊环境内的许多东西连接、交织起来，形成一种背景（context）^[112]，以便进行在某一特殊的“背景”之下，考察个别器物、遗存、背景之间的多元的交互关系，以及在时间、空间与类型上的异同。每一个遗存（可能是一种特征、一种器物、一种类型或一种文化，等等）同时存在于许多次元（如时间、空间、单位、类型，等等）之中，在一个复杂的关系网络里，我们可以对这个遗存进行意义上的阐释。而将与这个遗存相关的各种次元交织起来，即成为该遗存的背景^[113]。

在背景考古学的观察之下，我们所能理解的是一种在日常生活中一再被重复或形成模式的公众与社会上的观念。这是由于社会团体有一些惯例被一而再再而三的重复，由这些留存下来的物质的存在模式，考古学者可由其中对一些当时的观念进行推论^[114]。

因此，本书在背景考古学的概念下，由共存遗物空间关系出发，以计量的方法对不同时期的遗物与遗物、遗物与遗存单位、遗物与遗址，乃至遗存单位与遗存单位、遗存单位与遗址、遗址与遗址之间的关系进行区位上的分析。而这里所指称的“区位”有两个概念：一是空间上的相对位置关系，一是不同层次的考古现象在统计上由数量或所占比例所反映出来的相互关系。因此，程序上先对考古材料进行类型学、计量的分析，再以分析结果为中心，结合非考古学材料尽量复原过去的埋葬用车情况。

结构上，考虑到目前发现的中原地区车马埋葬的共性大于异性，所以在章节安排的次序上，先对目前考古发现的可辨识的马车形态进行类型学的分类。清楚了车的种类之后，将之置于出土的单位来考虑，由车及车马器所在单位内的陈设及组合关系，寻找车及车马器在墓葬内的埋葬规律及其与其他器物、棺槨之间的等级及功能上的关系。之后，将随葬车或车马器的墓葬置入大面积的墓地范围内，将车马坑、随葬马车或车马器的墓葬与不随葬马车或车马器的墓葬一起进行区位的考察。最后，进行全面性的总结，归纳出商周时期葬车的一般规律。

讨论车的形态、车马坑或车马在墓葬中的埋藏时，力求掌握考古材料所表现出的真实的变化。墓地分析的部分以发掘面积广、延续时间长、材料丰富、发表完整的墓地为讨论对象，分为晚商至西周、两周之际、春秋至战国三个部分。考虑晚商至春秋早中期各地车马埋葬的共性较强，春秋、战国时期各地区所表现的地域或文化个性较强，所以

在前一阶段的论述中突出更小时代（晚商，西周早、中、晚期，春秋早、中期）的特点，后一阶段除了时序上的特征之外，更要突出文化区系的特点；另一方面，墓地的延续性不被时间段切割，可以在较大的时间范围内突出各墓地、祭祀遗存车马埋葬变动的过程。

虽然本书分析的材料以墓葬为主，但基于个体的埋葬方式中包含了一些死者生时的状态、地位、死者所属的社会组织以及生者对死者的社会认同、生者借由对死者的埋葬所得到的社会地位的确认^[115]，等等，反映了生者、死者、社会之间的联系与互动，所以我们可以依据墓葬反映的情况，与记述生者的文献相对应，由文献及其他材料寻找对考古材料及当时社会更深一层的解释。因此，余论在对考古材料分析的基础之上，与古文献、古文字等材料相结合，试图由第二至四章中对考古材料的不同层次的分析，讨论车作为一种交通工具、一种兵器、一种礼器的多重意象。在考古材料及文献材料的基础之上，拟以礼与兵为余论的两条主轴，讨论墓葬中所见的用车观念。最后归结于礼的规范与执行程度等问题，理想的礼与社会实际执行的情况是否不同。本书以车礼的执行情况来反映商周时期所谓“礼”的执行的一个侧面。

问题的设计上，由马车的结构到马车意象的转变、马车的使用、马车的等级，再到马车所标志的礼，层层深入。需要强调的是，虽然每一个问题看似独立，但其中都有千丝万缕的关系，在针对某一问题论述时会有不可避免的部分重合，然在繁简与所指涉的角度及问题上会有所区别。

注 释

- [1] 郭宝钧：《浚县辛村》，科学出版社，1964年10月，16页。
- [2] 中国科学院考古研究所：《辉县发掘报告》，科学出版社，1956年3月。
- [3] 秦始皇兵马俑博物馆、陕西省考古研究所：《秦始皇陵铜车马发掘报告》，文物出版社，1998年7月。
- [4] 张长寿、张孝光：《殷周车制略说》，《中国考古学研究——夏鼐先生考古五十年纪念论文集》，文物出版社，1986年8月，页139。
- [5] 清人对于先秦车制的复原研究中，重要的有戴震《考工记图》、阮元《车制图解》、程瑶田《考工创物小记》、钱坫《车制考》、郑珍《轮輿私笺》，等等。
- [6] 如民初的罗庸、吴承仕，日本的矢岛恭介、原田淑人等人的研究。
- [7] 贺陈弘、陈星嘉：《〈考工记〉独辂马车主要组件之机械设计》，《清华学报》（台湾）第二十四卷第四期，1994年12月，页423。
- [8] 郭宝钧：《殷周车器研究》，文物出版社，1998年12月。
- [9] 石璋如：《殷代的弓与马》，《史语所集刊》第35本，1964年9月，页321~342；《殷代的车子》，《大陆杂志》第36卷第10期，1968年，页317~320；《小屯四十号墓的整理与第一类甲种车的初步复原》，《史语所集刊》第40本下册，1968年，页625~668；《殷代第一类车的輿盘之演变》，《华冈学报》第8期，1974年7月，页41~64；《殷代的第二类车》，《总统

- 蒋公逝世周年纪念论文集》，1976年4月，页1011~1038；《殷代车的研究》，《东吴大学艺术史集刊》第9期，1979年，页1~26；《殷车复原说明》，《史语所集刊》第58本2分，1987年6月，页253~280。
- [10] 石璋如：《殷代车的研究》，《东吴大学艺术史集刊》第9期，1979年，页1~26。
- [11] 石璋如：《殷代的第二类车》，《总统蒋公逝世周年纪念论文集》，1976年4月，页1011。
- [12] 〔日〕矢岛恭介：《支那古代の車制》，《考古学雑誌》，第18卷（1928年）第5号，页17~30；第18卷第7号页399~413；第18卷第8号，页451~464。
- [13] 该复原见石璋如：《小屯第四十墓的整理与殷代第一类车的初步复原》，《史语所集刊》第四十本（下册），1969年11月，图版貳，1。
- [14] Anthony Barbieri-Low. *Wheeled Vehicles in the Chinese Bronze Age* (c. 2000 ~ 741 BC). *Sino-Platonic Papers* 14, No. 99, 2000.
- [15] 〔日〕林巳奈夫：《中国先秦時代の馬車》，《東方學報》第二十九冊，1959年，页155~258。《周禮考工記の車制》，《東方學報》第三十冊，1959年，页275~310。《西周金文に現れる車馬關係語彙》，《甲骨學》第十一冊，1976年6月，页69~96。
- [16] 〔日〕林巳奈夫：《西周金文に現れる車馬關係語彙》，《甲骨學》第十一冊，1976年6月，页70。
- [17] 〔日〕林巳奈夫：《中国先秦時代の馬車》，《東方學報》第二十九冊，1959年，页155~258。
- [18] 史安妮（Barbara Stephen）. Formal variation in Shang dynasty vehicles, 《中国艺术文物讨论会论文集·器物》（上），台北故宫博物院，1992年6月，页107~135。
- [19] 杨宝成：《殷代车子的发现与复原》，《考古》1984年第6期，页546~555；《殷墟文化研究》，武汉大学出版社，2002年2月。
- [20] 郑若葵：《论商代马车的形制和系驾法复原》，《东南文化》1992年第6期，页96~109。
- [21] 张彦煌、张岱海、胡良仙、甘明轩：《殷车的复原与古车制作的若干工艺试探》，《文物季刊》1994年第4期，页32~41。
- [22] 张长寿、张孝光：《殷周车制略说》，《中国考古学研究——夏鼐先生考古五十年纪念论文集》，文物出版社，1986年8月，页139~162；《井叔墓地所见西周轮輿》，《考古学报》1994年第2期，页155~171。
- [23] 林寿晋：《上村岭虢国墓的车马坑与木车》，《先秦考古学》，香港：中文大学出版社，1991年，页59~72。
- [24] 渠川福：《太原晋国赵卿墓车马坑与东周车制散论》，《太原晋国赵卿墓》，文物出版社，1996年12月，页341~364。
- [25] 中国社会科学院考古研究所、山西省考古研究所、运城市文物局、临猗县博物馆：《临猗程村墓地》，中国大百科全书出版社，2003年，页199~237。
- [26] 王厚宇、王卫清：《淮阴高庄战国墓的青铜輿饰及相关问题》，《故宫博物院院刊》2000年第6期，页45~52。
- [27] 魏成敏：《临淄战国齐车的发现与复原》，《中国文物报》1994年11月6日3版。
- [28] 刘永华：《中国古代车輿马具》，上海辞书出版社，2002年1月。

- [29] 傅举有:《中国古代车制概论》,《湖南博物馆文集》,岳麓书社,1991年1月,页5~17。
- [30] 孙机:《从胸式系驾法到鞍套式系驾法——我国古代车制略说》,《考古》1980年第5期,页448~460;《中国古独辮马车的结构》,《文物》1985年第8期,页25~40;《中国古代车制研究的回顾与前瞻》,《文化的馈赠——汉学研究国际会议论文集》,北京大学出版社,2000年8月,页41~44。
- [31] 吴士法:《先秦车舆略说》,《浙江社会科学》,1997年4月,页103~109。
- [32] 杨宝成:《殷代车子的发现与复原》,《考古》1984年第6期,页546~555。
- [33] 杨泓:《战车与车战》,《中国古代兵器论丛》(增订本),文物出版社,1985年10月,页79~93;《战车与车战二论》,《故宫博物院院刊》2000年第3期,页36~52。
- [34] 杨英杰:《战车与车战》,东北师范大学出版社,1988年。
- [35] 曾永义:《仪礼车马考》,台北:台湾中华书局,1986年9月。
- [36] 张长寿、张孝光:《说伏兔与画轂》,《考古》,1980年第4期,页361~364;《殷周车制略说》,《中国考古学研究——夏鼐先生考古五十年纪念论文集》,文物出版社,1986年8月,页139~162。
- [37] 裴明相:《谈楚车》,《楚文化研究论集》第一集,荆楚书社,1987年1月。
- [38] 黄文新:《试析楚国车马坑——兼论浙川下寺M2车马坑的归属问题》,《奋发荆楚,探索文明——湖北省文物考古研究论文集》,湖北科学技术出版社,2000年1月。
- [39] 笄浩波:《楚国礼车制度初探》,《考古与文物》2001年第1期。
- [40] 冯好:《先秦时期楚文化车制探略》,《江汉考古》2007年第4期。
- [41] 张长寿、张孝光:《殷周车制略说》,《中国考古学研究——夏鼐先生考古五十年纪念论文集》,文物出版社,1986年8月,页139~162。
- [42] 孙机:《中国古独辮马车的结构》,《文物》1985年8期,页25~40。
- [43] 如张长寿、张孝光:《说伏兔与画轂》,《考古》1980年第4期,页361~364;朱思红、宋远茹:《伏兔、当兔与古代车的减震》,《考古与文物》2002年第3期,页85~88。
- [44] 郭宝钧:《殷周车器研究》,文物出版社,1998年12月。
- [45] 如Magdalene von Dewall发表于1964年的博士论文*Pferd und Wagen im frühen*,以及1967年发表的New data on early Chou finds—Their relative chronology in historical perspective (《庆祝李济先生七十岁论文集》,台北:清华出版社,1967年,页503~570)。
- [46] 傅举有:《中国古代车制概论》,《湖南博物馆文集》,岳麓书社,1991年1月,页5~17。
- [47] 孙机:《有刃车𡵓与多戈𡵓》,《文物》1980年第12期,页83~85;《中国古独辮马车的结构》,《文物》1985年第8期,页25~40。
- [48] 张长寿、张孝光:《殷周车制略说》,《中国考古学研究——夏鼐先生考古五十年纪念论文集》,文物出版社,1986年8月,页139~162。
- [49] 杨宝成:《殷代车子的发现与复原》,《考古》1984年第6期,页546~555。
- [50] 杨英杰:《先秦古车挽马部分鞍具与马饰考辨》,《文物》1988年第2期,页75~80。
- [51] 朱凤瀚:《古代中国青铜器》,南开大学出版社,1995年6月。
- [52] 如《洛阳北窑西周墓地》(文物出版社,1999年4月)以车𡵓作为分期标准;《天马—曲村1980~1989》(科学出版社,2000年9月)以当卢、𡵓等车马器作为分期标准。

- [53] 吴晓筠:《商至春秋时期中原地区青铜车马器形式研究》,《古代文明》第1卷,文物出版社,2002年4月。
- [54] [日]林已奈夫:《周禮考工記の車制》,《東方學報》第三十冊,1959年,頁275~310。
- [55] 胡永庆:《中国古代细木工榫结合工艺的起源与发展》,《华夏考古》1989年第2期,頁100~109。
- [56] 张彦煌、张岱海、胡良仙等:《殷车的复原与古车制作的若干工艺试探》,《文物季刊》1994年第4期,頁32~41。
- [57] 贺陈弘、陈星嘉:《〈考工记〉独辘马车主要组件之机械设计》,《清华学报》(台湾)第二十四卷第四期,1994年12月,頁419~450。
- [58] 刘广定:《从车轮看考工记的成书时代》,《汉学研究》(台北)1999年6月,頁1~11。
- [59] 渠川福:《太原晋国赵卿墓车马坑与东周车制散论》,《太原晋国赵卿墓》,文物出版社,1996年12月,頁351~364。
- [60] 孙机:《从胸式系驾法到鞍套式系驾法——我国古代车制略说》,《考古》1980年第5期,頁448~460;《始皇陵二号铜车马对车制研究的新启示》,《中国古舆服论丛》,文物出版社,1993年6月,頁1~16;《中国古马车的三种系驾法》,《中国古舆服论丛》,文物出版社,1993年6月,頁51~61;《中国古车制研究的回顾与前瞻》,《文化的馈赠——汉学研究国际会议论文集》,北京大学出版社,2000年8月,頁41~44。
- [61] 郑若葵:《论商代马车的形制和系驾法复原》,《东南文化》1992年第6期,頁96~109。
- [62] 林已奈夫:《中国先秦時代の馬車》,《東方學報》,第二十九冊,1959年,頁155~258。
- [63] 史安妮(Barbara Stephen): Formal Variation in Shang Dynasty Vehicles,《中国艺术文物讨论会论文集·器物》(上),台北故宫博物院,1992年6月。
- [64] 孙机:《中国古代马车的系驾法》,《中国古舆服论丛》,文物出版社,1993年,頁51~61;《中国古车制研究的回顾与前瞻》,《文化的馈赠——汉学研究国际会议论文集》,北京大学出版社,2000年8月,頁41~44。
- [65] 史安妮(Barbara Stephen): Formal variation in Shang dynasty vehicles,《中国艺术文物讨论会论文集·器物》(上),台北:故宫博物院,1992年6月,頁118~123。
- [66] 石璋如:《小屯C区的墓葬区》,《史语所集刊》第二十三本,1951年,頁447~487。
- [67] 杨泓:《战车与车战》,《中国古代兵器论丛》(增订本),文物出版社,1985年10月,頁79~93。
- [68] 杨泓:《战车与车战二论》,《故宫博物院院刊》2000年第3期,頁36~52。
- [69] 杨英杰:《战车与车战》,东北师范大学出版社,1988年。
- [70] 戴吾三、张鹭中:《周代车的社会功能与文化表现》,《中国文化研究》2000年第2期,頁65~69。
- [71] 韩维志:《先秦文学所展现的君臣车服之赐》,《山西师大学报》(社会科学版)2000年7月,頁62~66。
- [72] 孔德成:《仪礼复原研究丛刊序》,《仪礼复原丛刊》,台北:台湾中华书局,1975年9月,頁1。
- [73] 曾永义:《仪礼车马考》,台北:台湾中华书局,1975年9月。

- [74] 汪少华:《中国古车与名物考辨》,商务印书馆,2005年9月。
- [75] 杨文胜:《试探〈诗经〉中的先秦马车》,《中原文物》1996年第2期,页50~55,60。
- [76] 扬之水:《诗经名物新证》,北京古籍出版社,2000年6月。
- [77] 北京大学历史系考古教研室商周组:《商周考古》,文物出版社,1979年1月,页212~214。
- [78] 北京大学历史系考古教研室商周组:《商周考古》,文物出版社,1979年1月,页262~266。
- [79] 郑若葵:《试论商代的车马葬》,《考古》1987年第5期,页462~649;《20世纪中国车马坑考古》,《文物天地》2002年第2期,页8~14。
- [80] 李自智:《殷商两周的车马殉葬》,《中国考古学研究论集——纪念夏鼐先生考古五十周年》,三秦出版社,1987年12月,页226~242;《殷商两周的车马祭祀》,《考古学研究》,三秦出版社,1993年10月,页236~242。
- [81] 对个别遗址中的车马坑研究如胡小龙对虢国墓地车马坑的研究(1993)、笕浩波对湖北宜城罗岗的研究(1999),等等。
- [82] 黄文新:《试析楚国车马坑》,《奋发荆楚,探索文明——湖北省文物考古研究论文集》,湖北科学技术出版社,2000年9月,页229~240。
- [83] 张颖岚:《秦墓车马殉葬制度的初步研究》,《秦俑秦文化研究——秦俑学第五届学术讨论会论文集》,陕西人民出版社,2000年8月,页481~490。
- [84] 印群:《黄河中下游地区的东周墓葬制度》,社会科学文献出版社,2001年10月。
- [85] 李自智:《殷商两周的车马殉葬》,《中国考古学研究论集——纪念夏鼐先生考古五十周年》,三秦出版社,1987年12月,页230。
- [86] 黄文新:《试析楚国车马坑》,《奋发荆楚,探索文明——湖北省文物考古研究论文集》,湖北科学技术出版社,2000年9月,页235。
- [87] 吴晓筠:《关于中国马车起源问题研究的述评》,《东吴大学历史学报》第十三辑,2005年6月,页1~16。
- [88] 持此观点的外国学者重要的有荷兰的 M. Littauer、J. Crouwel、英国的 J. Stuart Piggott、美国的 E. Shaughnessy 及日本的林已奈夫、川又正智。
- [89] 见 Piggott, Stuart. Chariots in the Caucasus and in China. *Antiquity*, 1974, vol. XLVIII: 16~24.
- [90] Watson, William. The Chinese Chariot: Insider view. In P. Denwood (ed.) *The Arts of the Eurasian Steppelands* (Colloquies on Art and Archaeology in Asia no. 7). London: Percival David Foundation of Chinese Art, 1978: 32~51; Piggott, Stuart. Chinese chariotry: an outsider's view, In Denwood, P. (ed.) *The Arts of the Eurasian Steppelands* (Colloquies on Art and Archaeology in Asia no. 7). London: Percival David Foundation of Chinese Art, 1978: 32~51.
- [91] 80年代持此观点的有郑若葵、王建中、丘克、翟德芳、孙机、杨英杰等。近年仍有许多学者,如贾建明、王星光等,论述这一观点。
- [92] 王学荣:《商代早期车辙与双轮车在中国的出现》,《三代文明研究》(一),科学出版社,1999年8月。
- [93] 持此说者重要的有李学勤、林沄、乌恩、王巍、水涛、王海城等。
- [94] 林梅村:《青铜时代的造车工具与中国战车的起源》,生活·读书·新知三联书店,2000年3月,页66。

- [95] 王巍:《商代车马渊源蠡测》,《中国商文化国际学术讨论会论文集》,中国大百科全书出版社,1998年9月,页380~388。
- [96] 王海城:《中国马车的起源》,《欧亚学刊》第三辑,中华书局,2002年4月。
- [97] [日]林已奈夫:《西周金文に現れる車馬関係語彙》,《甲骨学》第十一冊,1976年6月,頁69~96。
- [98] 于省吾:《释两》,《古文字研究》第十辑,中华书局,1983年7月,页1~9。
- [99] 刘一曼:《殷墟车子遗迹及甲骨金文中的车字》,《中原文物》2000年第2期,页29~32。
- [100] 萧圣中:《略论曾侯乙墓遣策中的车马制度》,《鸿禧文物·2》1997年12月。
- [101] 李零:《“车马”与“大车”(跋师同鼎)》,《考古与文物》1992年第2期,页72~74,106。
- [102] 目前发现的马车形态有独辘双轮车、三辘双轮车、双辘双轮车三种。独辘双轮车最多,普遍发现于各地。三辘双轮车仅见一例,发现于琉璃河燕国墓地。双辘双轮车仅见模型。郑若葵先生指出,琉璃河所见之三辘双轮车是一种土著形式,而双辘双轮车是战国时期的新形式,它的发生可能是直接受到春秋时期双辘牛车的影响所致,其形制结构基本上与后来秦汉时期的双辘安车形制无异,是对传统独辘马车在制作技术上最早的突破和改良。(郑若葵:《20世纪中国车马坑考古》,《文物天地》2002年第2期,页12。)
- [103] 李零:《“车马”与“大车”(跋师同鼎)》,《考古与文物》1992年第2期,页72~74、106。
- [104] 虽然有学者指出在郑州商城曾发现铸造车害用的陶范,在偃师商城也曾发掘出1件青铜车害,从而说明商代晚期之前不仅有车,而且车上已使用青铜配件(杜金鹏等:《试论偃师商城东北隅考古新收获》,《考古》,1998年第6期,页13)。但是由于青铜车害的材料尚未发表,因此本书仍将讨论的范围定在材料较为准确的殷墟二期。
- [105] 吴晓筠:《商至春秋时期中原地区青铜车马器形式研究》,《古代文明》第一卷,文物出版社,2002年4月。
- [106] 朱凤瀚、徐勇:《先秦史研究概要》,天津教育出版社,1996年7月,页54。
- [107] 笔者对于车马器的类型分析见《商至春秋时期中原地区青铜车马器形式研究》,《古代文明》第一卷,文物出版社,2002年4月。
- [108] 杨建华:《外国考古学史》,吉林大学出版社,1999年12月,页206。
- [109] Hodder, Ian. *Reading the Past*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991: 125; 杨建华:《外国考古学史》,吉林大学出版社,1999年12月,页206。
- [110] C. Berard and J. -L. Durand. *Entrer en Imagerie, La Cité Desimages*, Paris: Fernand Nathan, p. 21; Hodder, Ian. *Reading the Past*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991: 126.
- [111] Hodder, Ian. *Reading the Past*, Cambridge: Cambridge University Press, 1991: 153.
- [112] Hodder, Ian. *Reading the Past*, Cambridge: Cambridge University Press, 1991: 123.
- [113] Hodder, Ian. *Reading the Past*, Cambridge: Cambridge University Press, 1991: 143.
- [114] Hodder, Ian. *Reading the Past*, Cambridge: Cambridge University Press, 1991: 127~138.
- [115] Binford, Lewis R. Mortuary practices: Their study and potential. *An Archaeological Perspective*. New York: Seminar press, 1972; O' Shea, John M. *Mortuary Variability: An Archaeological Investigation*. London: Academic Press, 1984: 3.

第二章 考古所见马车形态的分类研究

第一节 马车的形态分析

商周时期的马车主要是由双轮、单舆、单轴、独辘、单衡构成，驾双马或四马。在此结构之上，马车在车舆的形状与大小、衡的曲直、辘的朝向、车马器的丰俭以及整车的尺寸之上又有许多区别。在大量考古发现的基础之上，马车结构的问题已有多位学者进行过仔细的讨论与复原，今日我们已经基本清楚了商周时期马车的结构以及主要车马器的装配方法。这里不对个别马车进行复原，只将已发现的马车按其原来的样子，进行概括性的类型区分。由于车舆是车的部件当中变化最多的部分，所以本书首先按车舆的形状进行分类。以下按时间的脉络，以车舆的形态为主，依据不同时期马车结构上不同的变化进行类型学上的分类。

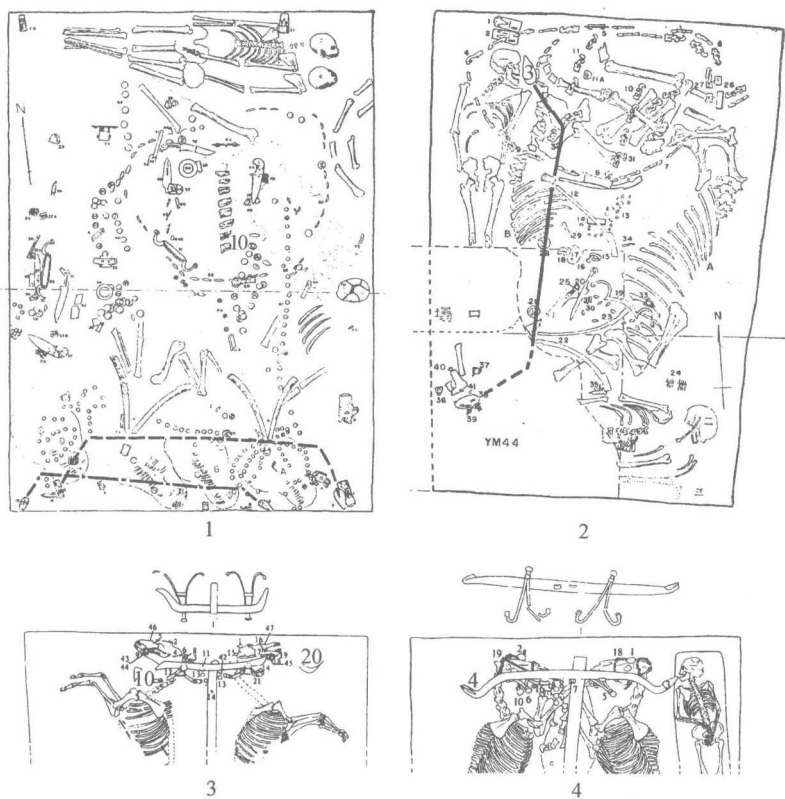
一、甲类：圆形车舆

1. A 型：簸箕形车舆

A 型车，车舆为簸箕形，曲衡^[1]（图二）、车辘向前，车轵为立柱式栏杆，车舆宽度与轴长差距大。

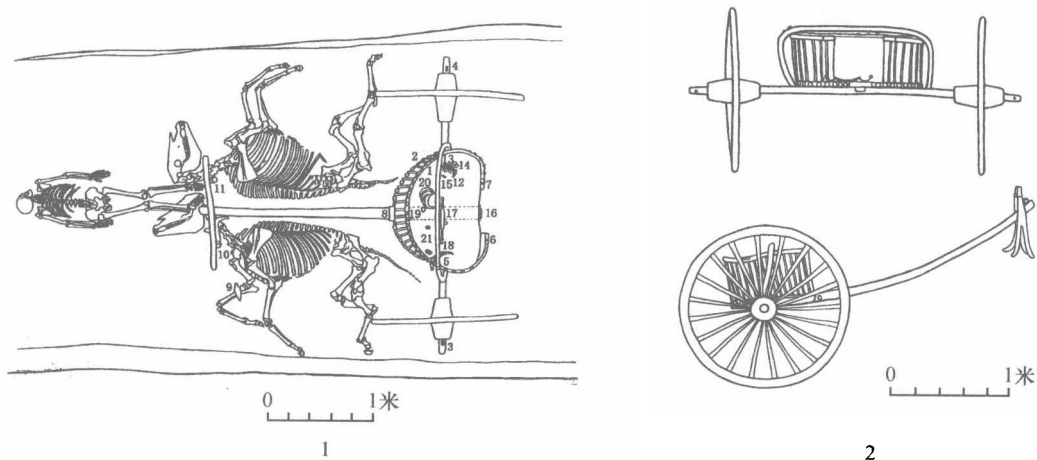
簸箕形舆盘除由发掘出的舆盘饰排列形态判断外，双向弧形的铜軛饰亦为判断 A 型车的标准。大量 A 型车的车马器于 20 世纪 30 年代出土于小屯宫殿区及西北冈的车马祭祀坑中。可归入 A 型的马车包括小屯 M40、M20、侯家庄 M1001、西北冈 M1136 ~ 1137 等单位发现的马车。限于当时的发掘技术及车体的保存情况，马车的木质结构未被准确的清理出来。但依据配套的与舆盘相接面呈弧形的軛饰以及平直的踵饰，即可以确定 A 型车的簸箕形车舆。

过去学者对小屯 M40 车的形态有很大的争论。小屯 M40 发掘于 1936 年，限于当时的发掘水平，除了将车上的铜质装饰品在原位较准确的清理出来外，许多比较细微或不易保存的木结构遗存没有被辨识出来，因此引起了 20 世纪后半学者对小屯出土马车形态的争论^[2]。石璋如^[3]及张长寿、张孝光^[4]等也分别对 M40 车进行过图像的复原。这些争论主要集中于车舆的形态、质地、车门方向、衡的曲直、系驾法等问题上。



图二 商代曲衡马车

1. 小屯 M20 (2、3、9、10 为衡末饰) 2. 小屯 M40 (3 为衡末饰) 3. 梅园庄 M41 (10、20 为衡末饰) 4. 郭家庄 M52 (3、4 为衡末饰) (图 1、2 粗黑线是依据衡末饰及铜軛饰的位置对衡的形状的推测)



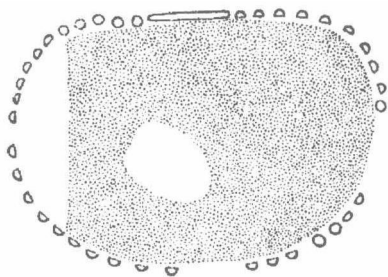
图三 桥北 M1 出土马车

1. 俯视图 2. 侧视及后视图

近年,山西浮山桥北墓地的发现解决了这一讨论已久的问题。两辆带有簸箕形车舆的木质马车被清楚地剥剔出来。这两辆车上都带有与小屯 M20 车马器形式及纹饰均十分相似的车马器。因此这两辆车在时代上也应与安阳同类车时代相当。两车车舆均为前窄后宽的簸箕形,车轅由细密的立柱构成。车舆后侧有一作为车门的开口(图三)。

2. B 型: 椭圆形车舆

见于侯家庄 M1003, 仅存两车舆盘轮廓、车舆上使用的軛饰、踵饰以及作为舆盘饰的铜泡。由铜泡的排列情况, M1003 (图四) 随葬的两车舆均呈近椭圆的圆角长方形。与 A 型车舆最显著的区别在于 M1003 两车所使用的軛饰均为平直状, 而非用于 A 型车上带有配合舆盘弧度的弧状軛饰。石璋如认为这一类车为簸箕形车舆与方形车舆之间的过渡类型^[5]。

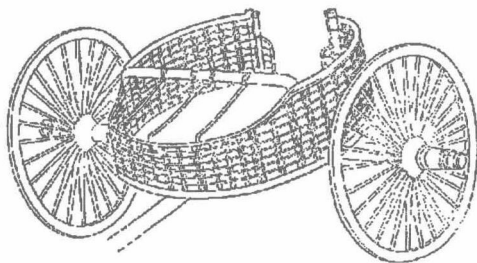


图四 侯家庄 M1003 发现的车舆

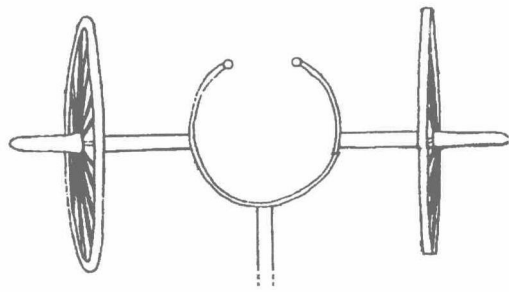
3. C 型: 圆形车舆

见于太原赵卿墓 M251 车马坑 1 号车 (图五)。车轅以车軛及位于后部的门柱为主要支架, 其他部分由细藤条穿插编织成网格结构。车轅外侧有漆木质的筒状小件, 分布在门柱及车軛的位置, 据报告推测, 应为插置小旗的壁座^[6]。车軛为“冂”型, 车軛的高度与车侧轅平齐, 车前轅稍低, 有三道斜折的藤枝连接軛与前轅。车轳上刻有帮助缠束皮筋的凸弦。

圆形车舆也见于张家川马家塬 M3 及曾侯乙墓。马家塬 M3 圆形舆车的形体特小, 结构纤细, 因此发掘者认为该车为明器 (图六)^[7]。



图五 赵卿墓 M251 车马坑 1 号车



图六 张家川马家塬 M3 四号车

二、乙类: 横长方形车舆

乙类车, 车舆呈横长方形, 车门在车舆后部正中。依车轅的形态又可分为以下

几种：

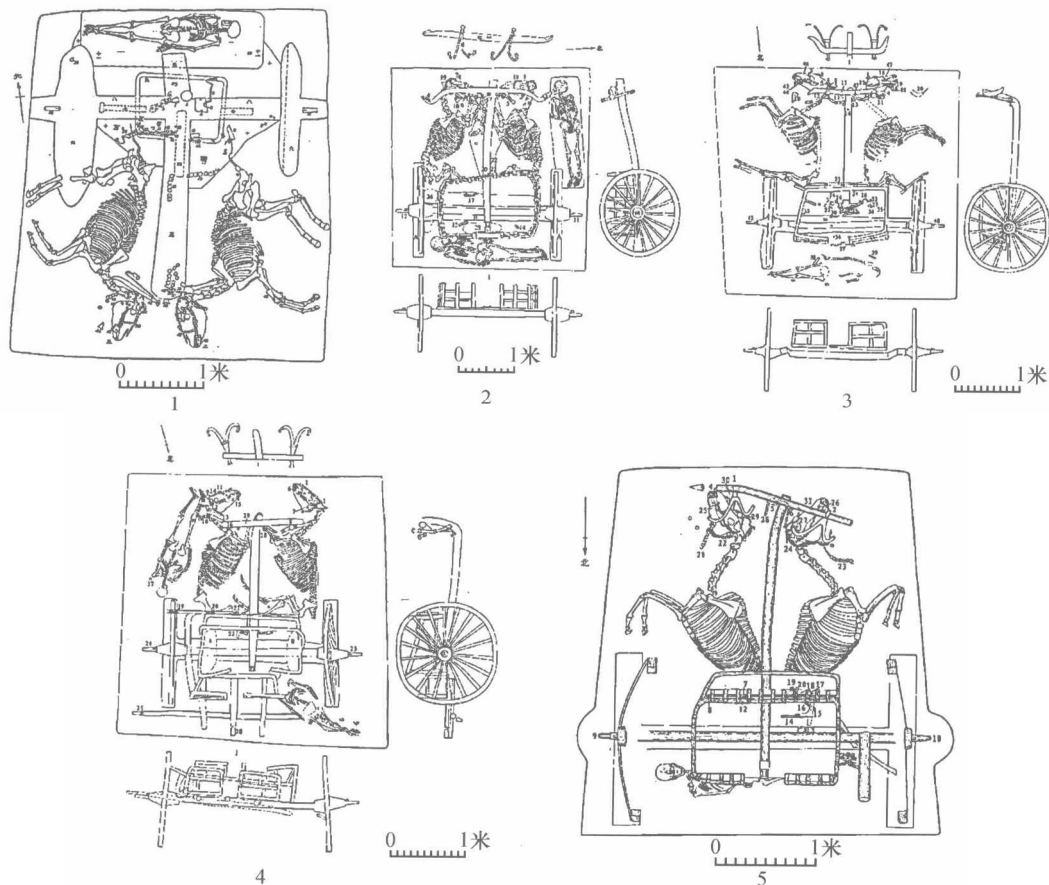
1. A 型：栅栏状开放式车舆，平竖栏穿插相接

车轡由木或藤的平竖栏构成栅栏或编织状。依车轡交织的形态又可分为以下几式：

A I 式：车轡由立柱与平竖栏交织成粗疏的二至三层方格栅栏状，竖栏为主体，底端插入车軹，平栏为辅。平栏为许多小木段，插入竖栏上的小孔，组合在竖栏之间，构成方格状。配以直衡或曲衡。依车軹的有无又可分为两亚式：

A I a 式：不带车軹。殷墟地区发现的马车多属此类，车衡有曲有直。车舆与车轴的比例一般接近 1:2，例如孝民屯南地 M1613、孝民屯 M7、郭家庄 M52（图七，2）、M146、M147、梅园庄 M1、M41（图七，3）、老牛坡 M27 等。另发现少数车舆与车轴的比例接近 1:3 的马车，如大司空村 M175（图七，1）、张家坡 35 号车马坑。

A I b 式：带车軹。殷墟地区仅见于安阳梅园庄 M40 北车（图七，4）。



图七 乙类 A I、A II 式车

1. 大司空村 M175 (A I a 式) 2. 郭家庄 M52 (A I a 式) 3. 梅园庄 M41 (A I a 式)
4. 梅园庄 M40 (A I b 式) 5. 前掌大 131 号车马坑 (A II 式)

AⅡ式：车轅由立柱与平、竖栏构成，结构与AⅠ式相同。车舆由一栅栏将车舆区隔成功能不同的前后两厢。这道栅栏一方面将车舆区隔成功能不同的两厢，另一方面也应具有轼的功能。AⅡ式车配以直衡或曲衡。仅见于山东滕州前掌大墓地。据发掘报告，从车内所出器物大部分都在车舆前半，该处应该是放置杂物的专用隔层^[8]。由衡末饰的位置看来，应为曲衡（图七，5）。

AⅢ式：低矮的竖栏车轅，上为双层平栏。见于天马一曲村 M6231（图九，1），置于椁盖板上，两车车舆各存一半，但由车轅的情况看来，两车似乎为相同的车种。将两车舆的结构组合起来，车轅的下半为竖栏，竖栏上部有两层平栏，车舆后部有入口。由琉璃河 1100 号车马坑（图二二，3）内的五辆车车舆及张家坡 168 号车马坑（图二三，3）内 1 号车车舆后轅的结构看来，似乎也是竖栏之上再加双层平栏的车舆。

AⅣ式：竖栏车轅，竖栏底端插入车轅上的小孔，顶端有一圈平栏。在车舆内近右后转角处立一轅柱。有轼，轼前有支撑柱。

AⅣ式车车轅为低矮的竖立栏杆，在车舆中部横贯一车轼。车轼由车轅左右两边支起，与车轅高度比在 1:1 以上。在轼首中部有一支撑柱将轼、前栏、辔身连接起来。有时在轼的两侧另有斜支柱与侧轅相接。配以直衡或曲衡。

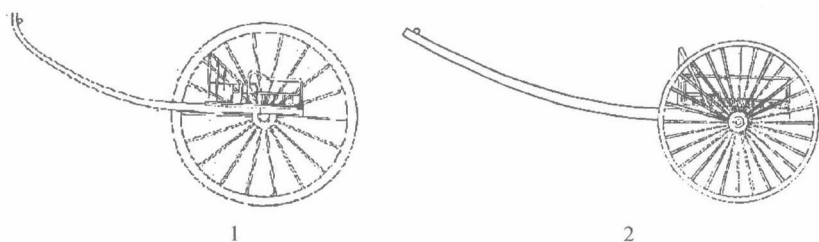
竖栏车轅马车发现很多，但由于早期发掘车马坑时比较难将车舆上半部清理出来，所以现在见到的这类马车多仅存舆盘形状及小部分的车轅结构。由近年的发掘看来，这一类竖栏杆车轅马车似乎都带车轼。《张家坡西周墓地》中据各单位的发现情况复原出的西周轮舆（图九，2）也多属此类^[9]。

目前发现最完整的 AⅣ式为宝鸡茹家庄三号车马坑中的一号车（BRCH3:1）（图九，3），车舆为竖栏杆围成，车舆中部横贯一轼，轼首在两轅处折下，直插轅部。车舆高 17、车轼高 42 厘米，在车轼中部有一支撑柱将轼、前栏、辔连接在一起。舆后右侧与右轅紧靠处有一根轅柱，据报告推测，这根立柱可能是供人登车蹲伏时把扶用的^[10]。

AⅤ式：竖栏车轅，有轼，轼前有弯曲的支撑柱。车体形态与 AⅣ式基本一致，但车轼中部的支撑柱不是斜倚在前栏及轼上，而是在前栏顶端弯成水平，再以 90°角接上车轼的中央。均为直衡。三门峡虢国墓地 M2001CHMK1 内可辨识的直轅马车（图九，4）基本均属此类。

AⅥ式：车轅由高低两层车栏构成。侧轅的两层车栏中低的一层仍为竖栏车轅，高的一层作为扶手，由一横条弯曲成曲钩形，插入轅木。车轼成为前轅最上层的平栏，并有数根竖栏支撑，这些支撑车轼的竖栏也成为车轅的一部分。车后部中央有一缺口作为车门。见于陕西凤翔八旗 BS26 车（图八，2）。BS33 在车栏之外另围有以竹篾编结成六边形和等边三角形相间的网格的车围（图二〇，1）。陕西陇县边家庄 M5 椁顶板上发现的辇（图八，1）的形态也与之基本一致。这一种形态的车仅发现于秦地，或许为秦人使用的马车形式。

AⅦ式：车轅由平、竖栏组成多层方格结构，均为直衡。平、竖栏穿插相接，即平



图八 秦车与辇比较

1. 陇县边家庄 M5 檸顶板上的辇 2. 凤翔八旗 BS26 车

栏上有穿孔，竖栏穿过平栏上的通孔插入轡上的柱孔。如虢国墓地 1051、1727 号车马坑内出土的马车（图九，5），轼前有一根弯曲的支撑柱。车轼与 A V 式相同，轼前支柱连接轡、輿及轼三部分。近輿后右转角处处有一根轡柱。

AⅧ式：车輿前轡、侧轡与后轡之结构不相同，由平、竖栏组成三至五层方格结构组成，平竖栏穿插相接如 AⅦ式。车轼有三根支柱，均呈弧形，插入前轡内侧。

上马墓地 3 号车马坑 1 号车（图九，7），前栏正中为三层方格结构，前栏侧边为四层方格结构，最上一层平栏接在轼上，侧栏为五层，后栏为三层。

AⅨ式：车輿后侧两转角处立有转角柱，车轼下部与车轡合位一体，与后侧转角柱共同构成车轡结构的主要支柱。在前几式中车轼的支撑柱在这里也成为车轡结构的一部分，基本上已经失去对车轼的支撑作用。车轡结构以多种粗细、质料不同的藤或木构成，作为主要支架的轼及转角柱使用较粗的圆木，车轡使用较细的藤木。车轡结构下密上疏，底部多为两三层的扁长方格，竖栏有长短两种，有规律的交错排列，构成底部细密方格，长竖栏并与最上层的平栏或轼连接，共同构成车轡的主要干架。车轡十字交接处均以绳子绑扎固定。车轡前端有用皮条加固。

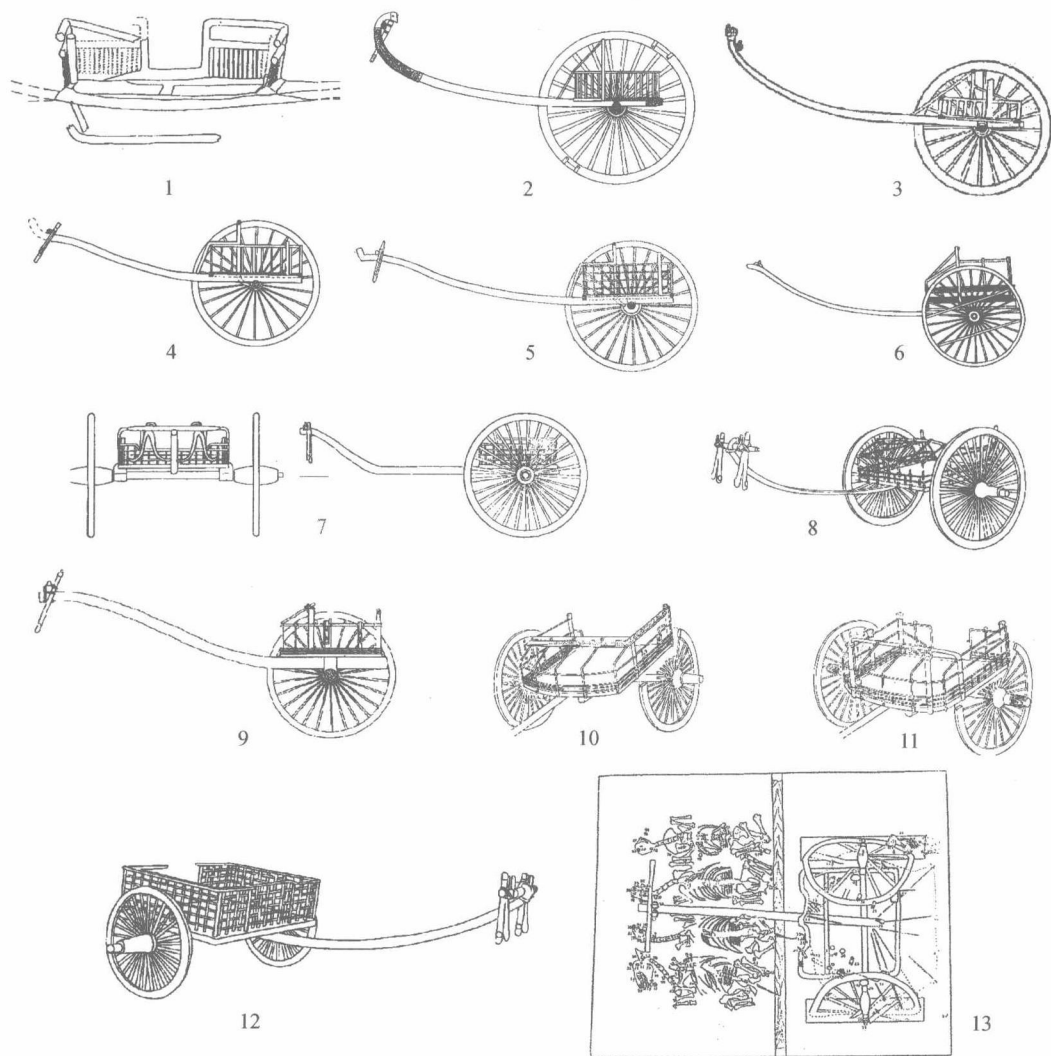
此类车见于太原赵卿墓车马坑 2、6、7 号车、山东临淄淄河店 M2 之 20 号车（图九，8）、湖北宜城罗岗 M1 车马坑 4 号车（图九，6）、湖北江陵九店 M104 号车马坑 2 号车（图九，9）。江陵九店 M104 号车马坑 2 号车车轡上有一种称之为“壁插”的铜饰件，估计是用来安装类似于包山楚墓中发现的輿板或栏杆。而未安装“壁插”的马车车轡上半部只有竖栏的空疏部分，也应该是为了可以安装车壁（或是輿板）而设计的^[11]。

这一类车流行的时间很长，早期车轼与前轡以三道藤木相接，稍晚的更多，湖北宜城 M1 车马坑 4 号车 5 道，江陵九店 M104 号车马坑 2 号车 7 道。有些车輿的车轡或轼上设有“扶手”^[12]，如太原赵卿墓车马坑中的 4、9 号车，9 号车（图九，10）“扶手”更似后来车輿两侧的“耳”。

依据车轼的高度分为两亚式：

AⅨa 式：低车轼。即车轼的高度在 50 厘米左右，目前发现的 AⅧ式车基本上均为此类。

AIXb 式：高车轼。目前较为准确的高车轼发现于湖北宜城罗岗 M1 车马坑中的 4 号车（图九，6），该车车轼高 80 厘米，侧轡高 65 厘米。



图九 乙类 AⅢ ~ AⅫ式车

1. 天马—一曲村 M6231 (AⅢ式) 2. 张家坡 (AⅣ式) 3. 茹家庄 BRCH3:1 (AⅣ式) 4. 虢国墓地 M2001CHMK1:CH1 (AⅤ式) 5. 虢国墓地 1727 号车马坑之马车 (AⅦ式) 6. 宜城罗岗 M1 车马坑 4 号车 (AIXb 式) 7. 上马墓地 3 号车马坑 1 号车 (AⅧ式) 8. 濉河店 M2 之 20 号车 (AⅨ式) 9. 江陵九店 M104 号车马坑 2 号车 (AⅨa 式) 10. 赵卿墓车马坑 9 号车 (AⅩ式) 11. 赵卿墓车马坑 3 号车 (AⅩ式) 12. 濉河店 M2 之 1 号车 (AⅪ式) 13. 洛阳中州路车马坑 (M19) (AⅫ式)

AⅩ式：车轡形态与 AⅧ式基本一致，唯前轡近两转角处各有一立柱，与舆后部转角柱相对。由车轡的整体结构看来，前轡的两根立柱在材质上虽然较车轼、转角柱以外的其他结构坚实，但对于加固车轡结构没有实质上的意义。因此这两个与角

柱相对的立柱应是与角柱结合起来,有其特殊的用法,这一类车在使用上也应有别于其他车种。

这种车见于太原赵卿墓车马坑3(图九,11)、8号车,以及山东临淄淄河店M2之15号车^[13]。太原赵卿墓车马坑中的马车形态各异,唯3、8号车几乎完全相同,并且在坑中相并排列,应具有较特殊的地位。据《太原晋国赵卿墓》报告推测,3、8号车“可能是墓主人作为军队统帅所乘的作战指挥车。至于相同的两辆车同时存在,其中一辆应所谓副车,或者说所谓备用车”^[14]。

A XI式:车轡由藤条交叉编织成方格状,前轡呈弓状。没有车轼。见于临淄淄河店2号墓之1号车(图九,12)。车轡最上部平栏由扁木构成,这道扁木平栏在前轡中部内凹成弓形。据报告认为,因舆中无轼,前凹的部分可能为古人所说的“前轼”,作用同轼,便于人乘车时抓扶^[15]。

A XII式:前轡中部内折转呈双弓状。见于洛阳中州路车马坑(M19)(图九,13)。该车的车舆保存情况不佳,车轡结构情况不清。车轡较清楚,前轡中部内折转呈双弓状,整根轡木缠绕藤条。由前轡的形态看来,前轡也应呈双弓形,这种双弓形应与A XI式的弓形车轡具有相同的功能,A XII式也应不带车轼。该车出土时带有伞盖。

2. B型:封闭式车轡

自商代晚期即发现一些以木板或皮革封在车轡之上的马车。与A型栏杆式车轡不同的是,B型车的车舆四壁为封闭式,在车舆后壁中央开有可供上下的开口,部分马车在车后开口处以合页安置封闭的车门。依车舆四壁的结构可分为五式:

B I式:以木板或皮革围成车舆四壁。孝民屯二号车马坑(二号车)以木板构成车舆四壁。车舆前部有车轼。该简报^[16]没有交代车舆四角是否有立柱,但依据刘家庄北地M339内车舆没有立柱的情况看来,孝民屯二号车马坑二号车车舆直接以木板封上的可能性也是极大的。

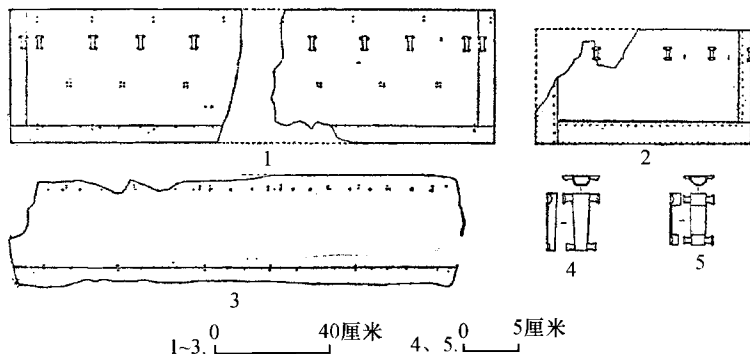
最准确的以四角立柱为支撑,架起车舆四壁的例子见于宝鸡茹家庄三号车马坑中的二及三号车。以三号车为例,车舆四壁以木板围成,四角各有一个立柱,高与舆沿平齐,四壁舆板固定在四柱间。前舆上缘正中与轡之间有一根斜向支撑柱,车舆左右两侧有斜撑柱,车舆上髹有红色漆膜。二号车舆侧板没有斜撑柱,舆板髹黑色漆膜。车舆后部有缺口以供上下^[17]。

张家坡M152随葬的车舆也属于这一类。车舆的尺寸较小,宽1.1米、深0.8米,四周以木板围成四壁。高0.65米,表面髹漆。车舆两个后角的立柱略高于车舆。后部中央有供上下的缺口^[18]。

这种以四角立柱为支撑的封闭式车舆也见于刘家庄北地M348,该车尚未发表线图或照片,仅有极简的介绍,为判断该车的具体情况带来困难。据介绍指出,该车“立柱少……车舆的外壁,似围上皮革一类的东西,其上涂以红漆”^[19],是故该车外围的皮

革应是固定在车舆立柱之间。所以以立柱为四壁的主要支撑中心的做法，在商代晚期即已出现。

属于战国中期的包山 2 号墓的南室随葬了许多车的部件，其中有一种车壁皮饰（图一〇，1~3），为长方形，皮革胎，周边包绢，两面髹漆。有的还于壁外装设铜质壁插（图一〇，4、5）。其上有孔，以便固定在车轡之上。如此，便能使开放式车轡马车变成封闭式车轡马车。



图一〇 包山 2 号墓车器

1. 带壁插皮饰 2: 364 2. 带壁插皮饰 2: 217 3. 无壁插皮饰 2: 216 4. 壁插 2: 364-1 5. 壁插 2: 217-1

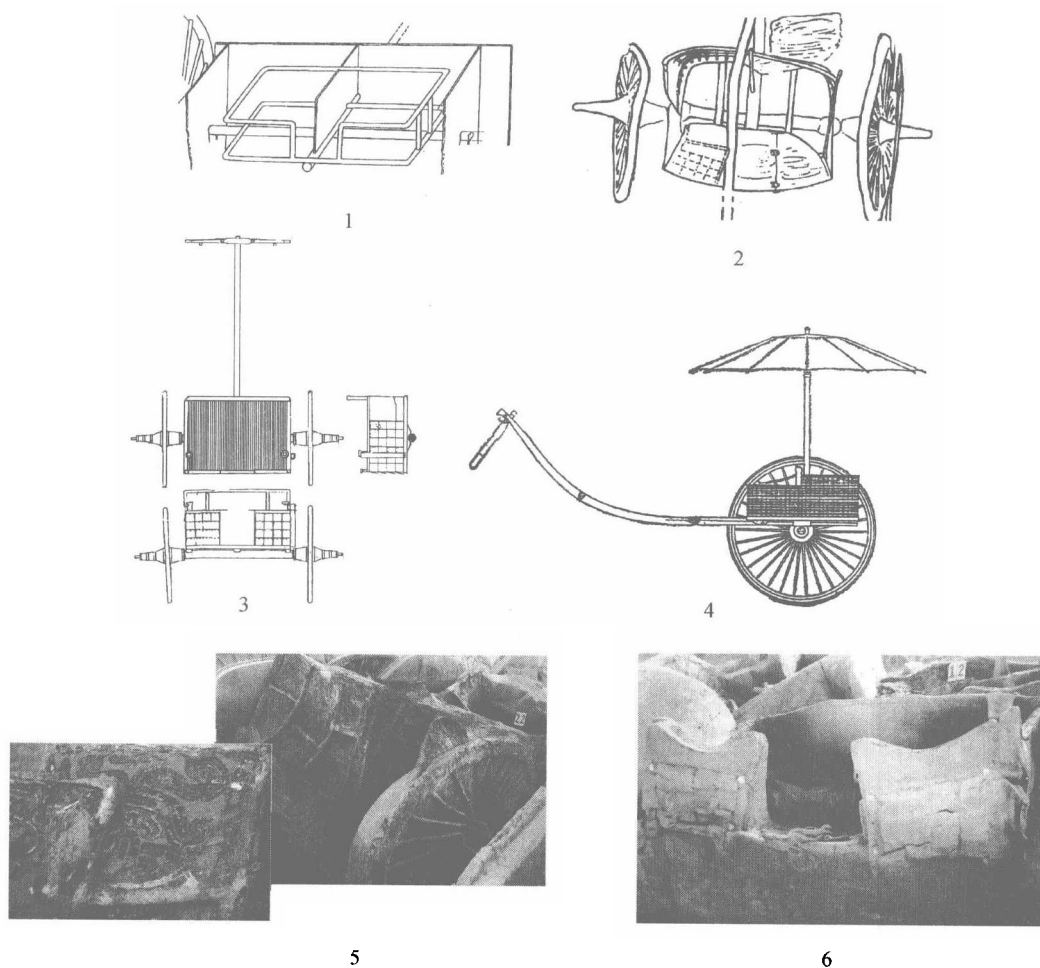
BⅡ式：在竖栏车舆之外另围有薄木板。仅见于天马一曲村 J4 区 2 号车马坑 3 号车（图一一，1）。该车在轡外（24~42 厘米处）的左、右、前三面围有薄木板，舆内正中，约当轡的位置也有一竖板，将舆从中分为左右两部分，此板向前越过前栏同舆前横板相接。据报告指出，舆外的薄木板或许与后世的“衣蔽”有关^[20]。

BⅢ式：在方格结构车轡外另加围板，紧贴着车轡外侧。舆后有门板。见于上马墓地 3 号车马坑 2 号车（图一一，2），前栏为三层方格结构、侧栏为四层、后栏为三层。后栏中部有可供上下的缺口。围板紧贴着车轡外侧，围板上有孔，内穿皮条与车轡栏杆绑在一起，前围板与前轡平齐，其余的围板高出车轡约 20 厘米。舆后围板中间以三个铜合叶装置一块门板。车轼有三个弧形支柱，联结于轼与前栏最上部之间。

BⅣ式：以木枝条构成车舆框架，再于其间填上舆板。舆后有活动门板。见于天马一曲村北赵晋侯墓地一号车马坑。此类车的舆板上绘有华丽的彩饰（图一一，5）^[21]。

BⅤ式：车框外部镶嵌铜片。见于天马一曲村北赵晋侯墓地一号车马坑（图一一，6）及河南马鞍冢 2 号车马坑之 4 号车（图一一，3）。以马鞍冢车为例，车舆先由木料搭出框架，由前半以木板封上，后半部为方格状，于外侧镶嵌铜甲片。后部有门。由发表的线图看来，应有车轼，并有两道支撑柱连接前轡。

BⅥ式：车轡外侧围上由藤条或其他纤维物编织成的网格车围，轼前的车轡较低。车后全敞无门。带伞盖。见于甘肃平凉庙庄 M6、M7 内发现的车。这两辆车的前轡较为



图一一 乙类 B 型车

1. 天马—曲村 J4 区 2 号车马坑 3 号车 (BⅡ式) 2. 上马墓地 3 号车马坑 2 号车 (BⅢ式) 3. 马鞍冢 2 号车马坑 4 号车 (BV 式) 4. 平凉庙庄一号车 (BⅥ式) 5. 天马—曲村北赵晋侯墓地一号车马坑出土之“彩车” (BⅣ式) 6. 天马—曲村北赵晋侯墓地一号车马坑出土之“甲车” (BV 式)

低矮，一号车（图一一，4）以髹漆的革带或其他纤维物与车轼相连。一号车侧軛顶部带有车耳。除车軛高度较低之外，一号车与秦始皇陵铜车马一号车基本一致，应属同一类车。

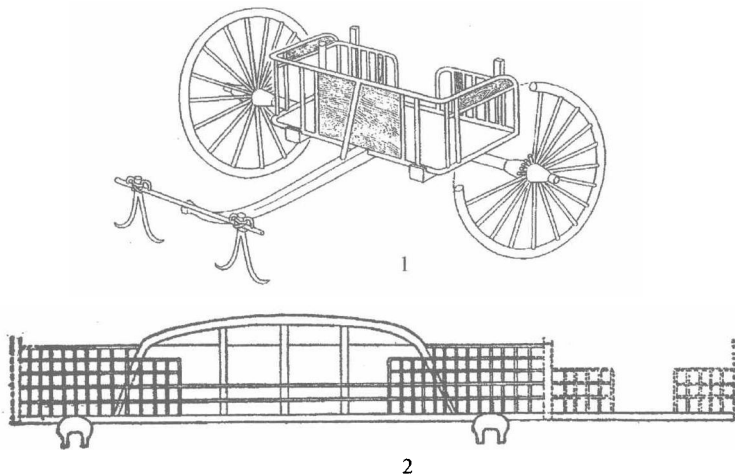
3. C 型：半开放式车軛

车軛部分由木板及平、竖栏组成。

Ca 型：车軛的部分由较少的平竖栏及木板组合而成。见于天马—曲村 J4 区 3 号车马坑内的 1 号车（图一二，1）。车舆前軛正中为一木板，木板以一斜柱连接于车轡之上。前軛两边为竖栏，舆侧靠前两个拐角处各有一粗一细的竖栏将平栏与轡连为一体。

舆后也有竖栏，其间装有木板^[22]。

Cb 型：车軛的部分由平竖栏组成的方格结构及木板组合而成。见于上马墓地 1 号车马坑内的 1 号车（图一二，2）。该车车軛由平、竖栏组合成方格结构，后部有上车的入口，前栏仅有位于最下面的两道平栏，轼上安有三根弧形支柱，支柱下端插入前軛框架。支柱内侧向前一块木板，木板内侧上部安装一排等距离的铜零件。据报告指出，车舆后部置一坐板^[23]。



图一二 乙类 C 型车

1. 天马—曲村 J4 区 3 号车马坑 1 号车 (Ca 型) 2. 上马墓地 1 号车马坑 1 号车 (Cb 型)

三、丙类：竖长方形车舆

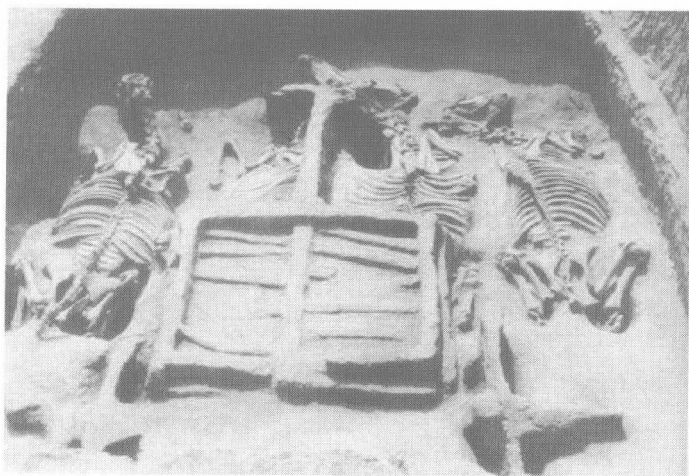
虽然目前带竖长方形车舆的马车时有发现，但是保存完整的车体却是少之又少。而保存最不完整的部分又是本书分类中最为重视的车軛结构。因此，这里仅对目前我们见到的这些不完整的马车可辨识的形态进行一些简单的区分，某些型式或有承继及演变关系。这里仅对目前所见的这一种马车中具有强烈特征者进行分类。

1. A 型：车舆长宽比例接近，近方形，唯车舆长略大于宽

见于郑州洼刘西周墓地 2 号车马坑内的马车（图一三）。详细资料尚未发表。不过由已发表的照片看来，该车驾四马，并且有基本的铜车马饰（銮铃、𦍋等）。车軛已不存。车舆底部铺有木板，车舆的左右两侧与车轮相当靠近。

2. B 型：竖长方形带篷车舆

舆后軛上无軛栏和门，整个车舆外框似簸箕状。车軛后部设有搭篷子的架子。仅见于天马—曲村 J4 区 3 号车马坑内的 2 号车（图一五，2）。



图一三 郑州洼刘西周墓地 2 号车马坑

3. C 型：车舆呈竖长方形，车轡由低矮的竖栏杆构成。带轼与门

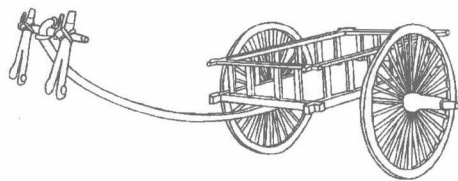
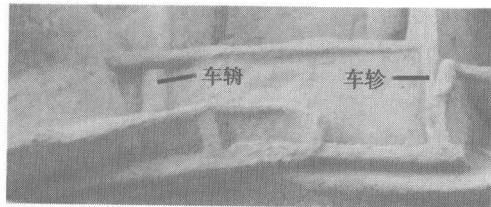
形制上基本与乙类 A V 式车舆相同，但车舆为竖长方形。如三门峡虢国墓地 M2012CHMK2: CH15（图一五，1）。

4. D 型：竖长方形车舆，带伞盖

如见于礼县圆顶山春秋墓 98LDK1 中的一号车（图一五，4）。该坑内埋五车，结构基本一致，车轡结构无法辨识。一号车保存情况最佳，木质结构上有髹漆，车舆上有伞盖。

5. E 型：粗疏竖栏车轡，无轼与门

见于山东临淄淄河店 2 号战国墓内的 11 号车（图一五，3）。车轡四角呈“十”字交叉状，车轡末端突出。车舆底部铺设细竹竿。没有置门及车轼。据报告指出，该车“车舆外围有一层苇席……苇席痕迹贴于车舆的立柱上……上下交叉，平行编织，用绳索绑扎固定于立柱之上”^[24]，因此该车轡外围应是以苇席封闭的，车舆面积特大，长 210、宽 140 厘米。新郑郑韩故城 2001 年发现之 1 号车马坑内发现的“大车”^[25]，舆深 200、广 150 厘米左右，车轡也为粗疏竖栏，应与淄河店 2 号战国墓内 11 号车相同^[26]（图一四）。



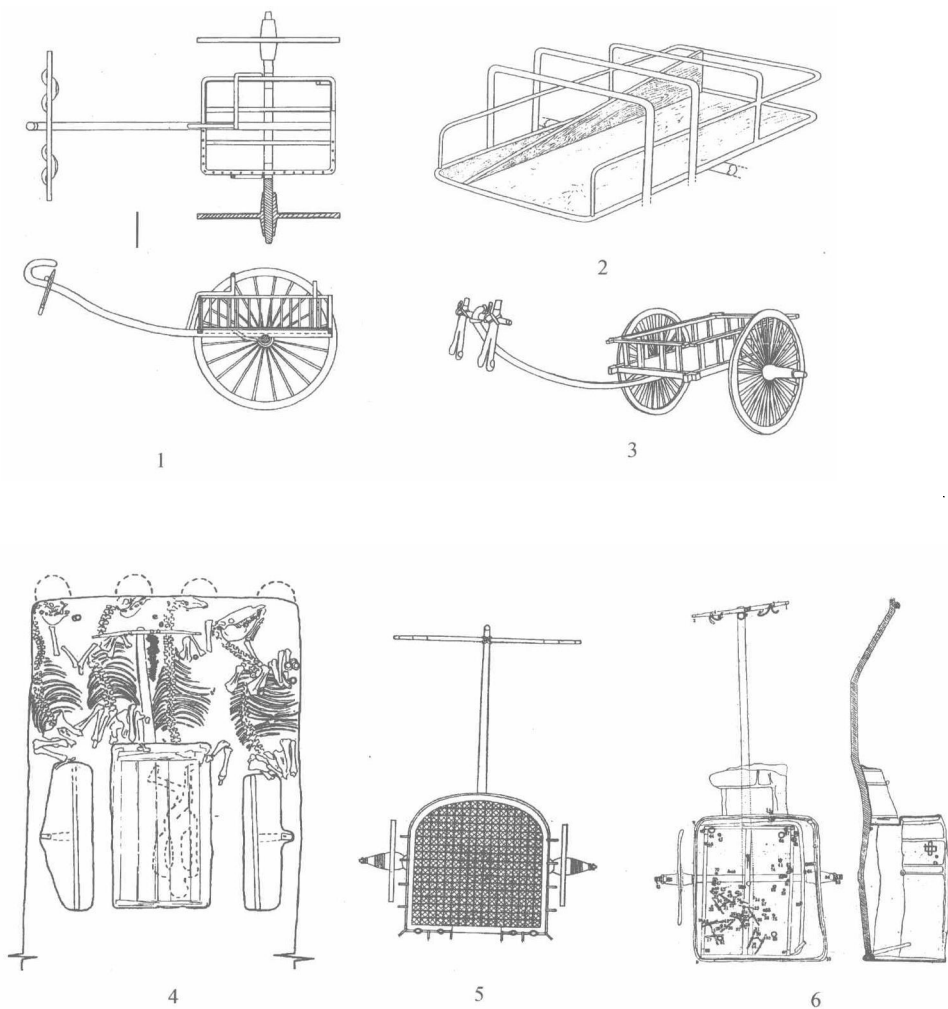
图一四 郑韩故城 1 号车马坑“大车”（左）与淄河店 2 号战国墓 11 号车（右）车轡结构比较

6. F 型：方格车轂，车舆前圆后方，十分宽大，近于方形，不带车轼

见于河北中山王墓2号车马坑（图一五，5）。中山王墓2号车马坑内共埋4辆马车，虽然这四辆马车在车体尺寸以及车舆宽窄上有些许不同，但是车舆的形状基本均为前圆后方的“D”形，依据报告中的数据，除2号车明显为竖长外，其他三车均为近方形的车舆。

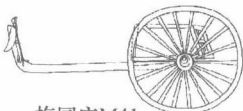
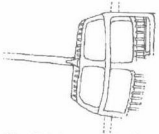
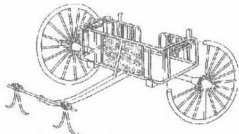
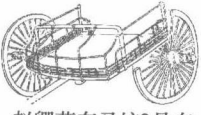
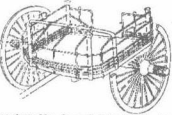
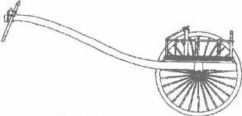
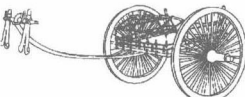
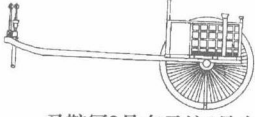
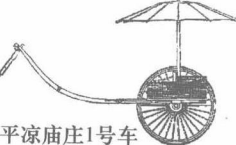
7. G 型：车舆分前后室，后室车舆为封闭状，有车盖顶及门

如河南淮阳马鞍冢二辆车马坑十三号车（图一五，6）及秦始皇陵二号铜车马（图一九，3）。前室是驭手的驾驶室，后室为车主乘坐之处，较前室宽大许多。



图一五 丙类车

1. 虢国墓地 M2012CHMK2 : CH15 (C 型) 2. 天马—曲村 J4 区 3 号车马坑 2 号车 (B 型) 3. 临淄淄河店 2 号墓 11 号车 (E 型) 4. 礼县圆顶山 98LDK1 (D 型) 5. 中山王墓 2 号车马坑 3 号车 (F 型) 6. 淮阳马鞍冢二辆车马坑十三号车 (G 型)

第一期	 桥北M1	
第二期	 郭家庄M52	 梅园庄M41
第三期	 琉璃河1100号车马坑	 天马—曲村3号车马坑1号车
第四期	 茹家庄BRCH3:1	
第五期	 三门峡虢国墓地M2001CHMK1:CH1	
第六期	 三门峡虢国墓地第1727号车马坑3号车	 凤翔八旗屯BS26车
第七期	 赵卿墓车马坑2号车	 赵卿墓车马坑3号车
第八期	 江陵九店M104车马坑2号车	 临淄淄河店2号战国墓20号车
第九期	 马鞍冢2号车马坑4号车	 平凉庙庄1号车

图一六 各期主要马车样式分期图

以下依据马车的发展，对各阶段马车的使用状况进行总结（图一六）。

第一期：殷墟一、二期

虽然在属于商代早期的偃师商城发现车辙、郑州商城发现疑似车轳的陶范，但是目前我们见到最早的马车实体发现于属于殷墟一、二期之际的山西浮山桥北 M1、M8，以及殷墟二期的西北冈 M1136 ~ 1137、小屯 M20、M40 等车马坑。以上单位所出马车遗迹均带有簸箕形车輿及曲衡，所有的车均驾二马。由山西浮山桥北墓地所见马车遗存来看，车轵由细密的竖栏构成，车轮带有约 20 根辐条。

第二期：殷墟三、四期

这一时期以乙类横方形车輿马车为主。这一时期的方輿车主要由简单的平竖栏构成 2 ~ 3 层粗疏的方格车轵，少数马车带有车轼，车輿的形状以直角长方形最为常见，也有部分车輿稍做成圆角方形（如殷墟西区 M1613、郭家庄 M52），但不是十分的明显。车衡有直衡、曲衡两种，车轳向前或向上，没有一定的规范，车门均在车輿后部。另有一类方輿车车輿外侧由木板或皮革围起。车輿一般宽 140 厘米左右，最大者可达 168 ~ 172 厘米（郭家庄 M146）。另有一种车輿特别小的小型车，车輿宽度在 100 厘米左右，表示小型车虽然不如大型车流行，但是马车已经被有意识地分为大小两种。车轮带有约 20 根辐条。

马车也发现于安阳以外的地区，如西安老牛坡及山东滕州前掌大等遗址。虽然在车的结构上与安阳地区基本一致，但部分发现又有一些区别。如滕州前掌大发现的马车，将车輿分为前后两厢的做法不见于殷墟地区。

第三期：西周早期

西周早期的马车在形制上与第二期的车十分接近。所不同的是，在西周初期即已开始使用四马驾乘。

西周早期马车车輿的车轵结构保存情况较差，许多发现仅存輿盘底部或极少的车轵结构。在目前已发表的材料中并未见到与殷墟时期相同的方格状车轵，而以竖栏车轵的乙-AⅣ式为大宗（如琉璃河 1100 号车马坑内的马车）。部分马车的輿盘的輿前两角向内收杀，而成为“D”状（如胶县西菴及张家坡 168 号车马坑的发现）。一般带有车轼。车衡有曲有直，车轳或向前或向上，车门的开口在后。车轼十分普遍，几乎所有保存车轵上半部的开放式（乙-A 型）马车都带有车轼。天马—曲村 M6231 发现的马车车轵在竖栏之上另有两道平栏（乙-AⅢ式），为西周早期流行的另一种车轵形态。

琉璃河 1100 号车马坑中一车带有伞盖，该车位于车马坑的正中位置，应具有较为特殊的地位。

殷墟时期的小型车传统延续到西周早期，张家坡 35 号车马坑内的马车除车輿进深较深外，与大司空村 M175 基本一致。除此之外，大型车与小型车更普遍的置于同一车马坑之中。

在乙-AⅢ式及乙-BⅠ式的基础之上,天马一曲村遗址发现了由木板及平竖栏构成的半封闭式车舆(乙-Ca型),车舆前方的木板以一木柱支撑,不带车轼,这与西周中期的茹家庄三号车马坑中的三号车(乙-BⅠ式)有许多相似,或许表明西周时期这一类带半开放式车舆的马车在使用上与封闭式车舆的马车较为接近。天马一曲村遗址另发现了两种不见于其他地区的车体,一种是在栏杆状车舆之外数十厘米处搭起遮蔽的木板(乙-BⅡ式),一种是竖长方形带篷车舆(丙-B型),较为特殊。

第四期:西周中期

西周中期的乙类车车舆的形态较前一阶段更为规范、制度化。车轡在轡框与顶部平栏之间由整齐的竖栏构成,车轼的高度约是车轡高度的1倍,建置在车舆前部约1/3的位置,车轼中部有一木柱通过前轡中部连接车轡,以保持车轼的稳定。在舆内近右后转角处立一轡柱。直衡及曲衡均有发现,不过,这一阶段出现了一种曲衡饰装置于衡的末端,应是曲衡的一种替代品。由张家坡及茹家庄的发现看来,乙-AⅣ式车的使用及随葬在当时应是相当普遍的。

乙-BⅠ式马车经常与乙-AⅣ式一起发现于车马坑中,由茹家庄三号车马坑中的二、三号车看来,乙-BⅠ式也有大小的区别。

第五期:西周晚期至春秋早期偏早

普遍发现于三、四期的乙-A型车仍为主流,在乙-AⅣ式的基础上,将车轼前的支撑柱弯曲成“乚”状(乙-AⅤ式)。偏晚阶段开始零星出现方格车轡(乙-AⅦ式),虢国墓M2012CHMK2中即见两种车并存。该单位中还发现了与乙-AⅦ式车轡基本一致的竖长方车舆的丙-C型车。这一阶段的车衡大多为直衡,能判别的曲衡均由曲衡饰代替。

北赵晋侯墓地一号车马坑内发现的“彩车”与“甲车”显示至少在晋国有因应不同需要而设计的各种车体。而这些车的发现或许也代表了当时马车设计的多样化发展,只是这些特殊设计的车在其他地区一般不被作为随葬品使用。

第六期:春秋早期偏晚至中期

出现于西周晚期的乙-AⅦ式,竖栏穿过平栏组成的多层方格车轡马车在这一阶段成为主流。车衡均为直衡,曲衡不见。这一阶段的竖长方车舆马车仅发现于礼县圆顶山春秋墓98LDK1(丙-D型)。车轮的辐条数较前阶段大为增加,最多者如山东临淄后李1号车马坑中的马车,一轮的辐条数在30以上。

山东临淄后李1号车马坑内发现10车32马,由于材料尚未完全发表,具体的情况不太清楚。该报告认为车马坑的年代为春秋中期或略早^[28]。据已发表的材料看来,该车马坑内的马车车轡仍为春秋早期流行的多层方格车轡结构,并且,在车的尺寸上仍有明显的大车与小车的区别^[29]。

秦地则以乙-AⅥ式车为主。基本上仍是以竖栏车轅为主轴，只是在竖栏车轅的基础上再加上一道作为扶手的高平栏。这是在西周时期流行的竖栏车轅的基础之上改变而来的。

偏晚阶段的马车更多地表现出向下一阶段过渡的特征。在乙-AⅦ式的基础之上发展而来的AⅧ式车轅的车轱前的支撑柱由一支发展为三支，并且与车轅结合，成为前轅竖栏的一部分。这一时期开始，支撑柱成为车框架的一部分。这一时期其他形式的马车也表现出许多过渡色彩，如上马墓地1号车马坑1、2号车发现的半封闭式车轅（乙-Cb型），以木板为前轅主要结构，减少了前轅平竖栏的数量。3号车马坑2号车（乙-BⅢ式）车轅在乙-AⅧ式的外围围上木板，车轅前低后高，车轅后部以合页安上门板，车轱前支撑柱成为车前轅的框架，都是其后马车形式的先导。

第七期：春秋晚期

这一时期的乙-A型马车较多的以藤类等易弯曲的材质构成车轅，车轅结构上疏下密，在车轱以及车轱前与前轅连接的细木均成为车前轅结构的一部分，车轱也成为支撑整个车轅的主要结构。车轅平、竖栏更多地以绳索绑缚在一起，部分以榫卯或穿插相结合。平、竖栏的安排上有许多变化，并在一些车轅上出现编织状的扶手。车衡均为直衡。

这一阶段的马车车轅结构虽紧守着上疏下密的原则，车轅的编织方式也大同小异，但也在一些地方进行新的尝试，如赵卿墓车马坑4、9号车的车轅、车轱上加装扶手，可能促进了以后车耳的使用；赵卿墓车马坑5号车在连接前轅及车轱的细木上加上了两道横向的革带，增加前轅的封闭性，据报告推测，“这个框架之上应蒙有用布帛或兽皮制成的所谓紬……”^[30]。横长方轅车的车轅有宽有窄，如新郑郑韩故城1号车马坑（图一七）内发现的乙-AⅨ式车当中，最大的17号车轅广168厘米，可以并排三人，最小的3号车轅宽130厘米左右，能容下两人^[31]。浙川下寺楚墓M2CH也明显表现出以多种尺寸的马车随葬的现象。

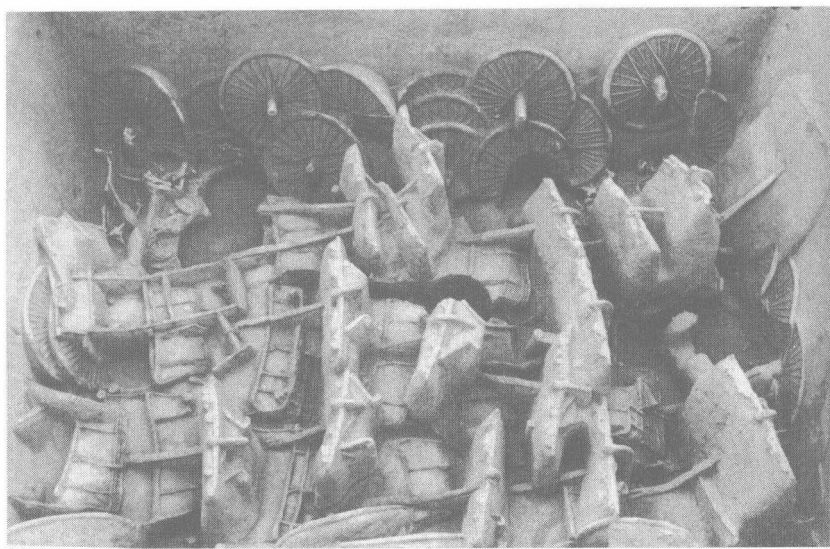
赵卿墓车马坑1号车的圆形车轅（丙-D型），以及新郑郑韩故城1号车马坑内发现的“大车”^[32]都是这一阶段新的随葬车种。

第八期：战国早、中期

这一阶段的马车经常使用一种扁平椭圆形的轴饰^[33]，车衡均为直衡。车轅的形态较为多变，也因此有较多的地域区别。

南方楚地继续使用前一阶段流行的乙-AⅨ式车。马车在车轱以及车轱前与前轅连接的细木多达5道以上。除前几期前常见的低矮车轱，湖北宜城罗岗M1车马坑4号车也发现了高车轱。宜城罗岗M1车马坑的发现，也表明了此时仍有明显的大、小车的区别。

包山楚墓内则发现封闭式与开放式两种车轅结构。而江陵九店M104CH车轅上装有壁插，估计是可将类似于包山楚墓中发现的轅板安装上去，这样，这一类车便可随需



图一七 新郑郑韩故城1号车马坑

要而选择成为封闭或开放式的车舆。

晋文化区域仍保有前一阶段的风格。辉县琉璃阁战国车马坑内发现的马车形态以及车的埋葬方法与赵卿墓车马坑基本一致。但与赵卿墓的发现相比较，辉县琉璃阁车马坑内的马车种类较多，除最多的乙-AIX式，更有一些竖长方形马车，及近于中山王墓2号车马坑内发现的近方形的竖长方形车舆，许多车舆都加长或加宽，加大了车舆的面积。除了车体明显有加大的现象，该坑仍发现一些乙-AIX式的小型车。

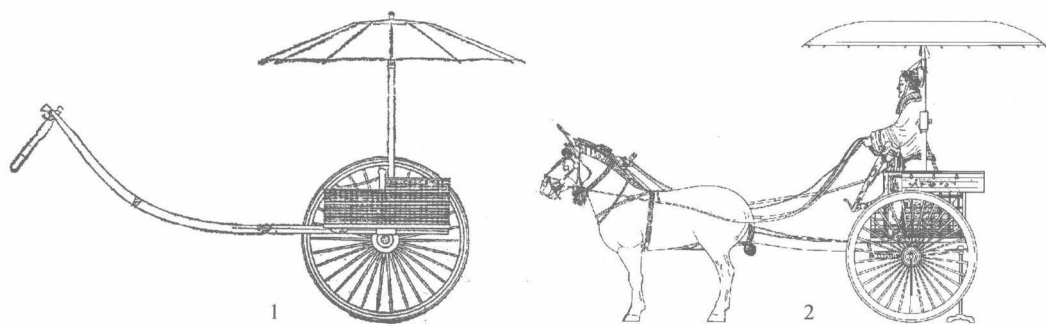
山东临淄淄河店2号战国墓内发现的车舆形态各异，其中的20号车为乙-AIX式，11号车的粗疏竖栏车轡为丙-E型，而弓形前轡的1号车（乙-AIX式）则未见于时代更早的墓葬。临淄淄河店2号战国墓1号车的弓形前轡，似乎与洛阳中州路车马坑内马车的双弓形前轡有关；而其由平、竖栏交织成的方格车轡，与河北中山王墓中发现的车舆相似。弓形前轡与方格车轡或许可以视为黄河中下游地区马车的特点。

中山王墓2号车马坑以方轡格竖长方形车舆（丙-F型）为主，在车体上也有大、小的区别。

第九期：战国晚期至秦

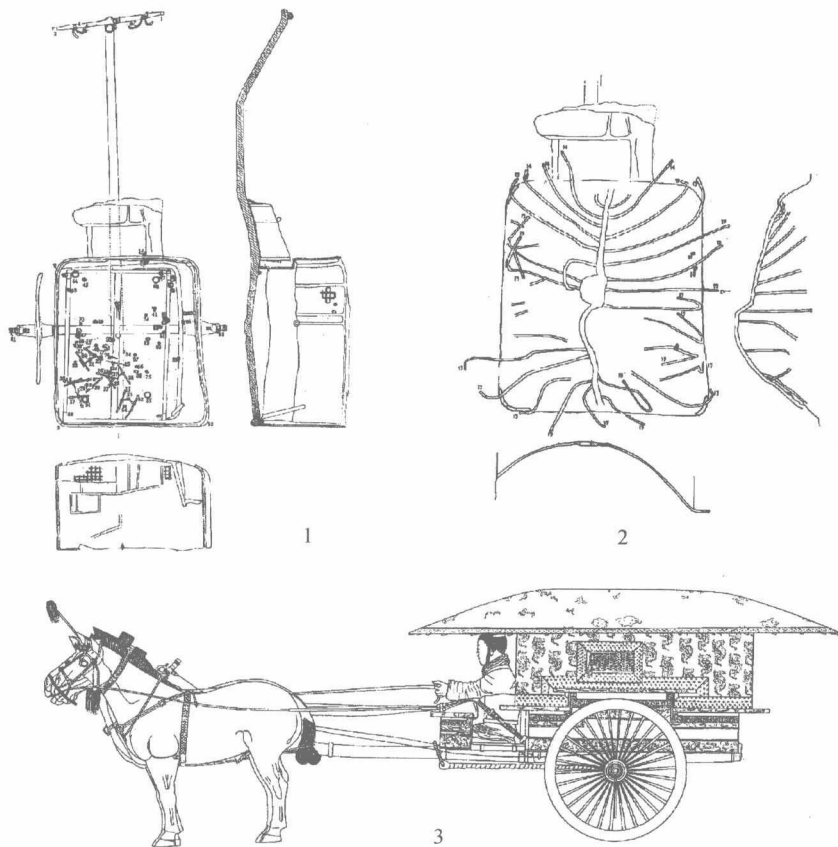
已发现的这一阶段的马车均为封闭式车舆，直衡。主要见于河南淮阳马鞍冢及甘肃平凉庙庄M6、M7。这两处的发现均与秦始皇陵铜车马的发现在形态上有直接的联系（图一八、图一九）。

马鞍冢1、2号车马坑共发现各类车31辆。坑内大小车并置，驾车的马数也有2、4、6匹三种^[34]。其中2号车马坑四号车在车框架的外侧以木板及铜甲板封上，不见于其他同时代的车马坑。



图一八 平凉庙庄1号车及秦始皇陵一号铜车马比较

1. 平凉庙庄1号车 2. 秦始皇陵一号铜车马



图一九 马鞍冢2号车马坑十三号车及秦始皇陵二号铜车马比较

1. 马鞍冢2号车马坑十三号车 2. 马鞍冢2号车马坑十三号车车盖 3. 秦始皇陵二号铜车马

河南马鞍冢2号车马坑十三号车车舆（丙-G型）分为前后两室，车舆四壁封闭，车顶有一长盖，与秦始皇陵二号铜车马一致。甘肃平凉庙庄M6、M7发现的马车（乙-BV式）前軛较低，侧軛上部带车耳，车舆外侧围上编织的车围，都与秦始皇陵一号铜车马十分相似，两者同为铜车马形态的先驱。形态相似的车也见于甘肃张家川马家塬墓地^[35]。

第三节 小 结

自殷墟的发现开始，已有多位学者着力于先秦时期马车车制的研究，累积至今，对于马车主要结构的发展状况已有宏观且详细深入的研究成果^[36]。但纵观商至秦墓葬所见木车实体，变化最为显著的，当为车舆的形状以及车軛的结构。

马车的车舆底框都是架设在舆及轴的交接处上，车舆底部应是架设木板，并于其上铺设以皮革编织而成的茵席。虽然车舆有簸箕形、椭圆形、梯形、竖长方形、横长方形等多种形态，车舆也有栏杆式、封闭式、半封闭式等多种，但战国晚期以前仍以横长方形的栏杆式车舆为主流，至战国晚期时，封闭式车舆才取代了栏杆式车軛。

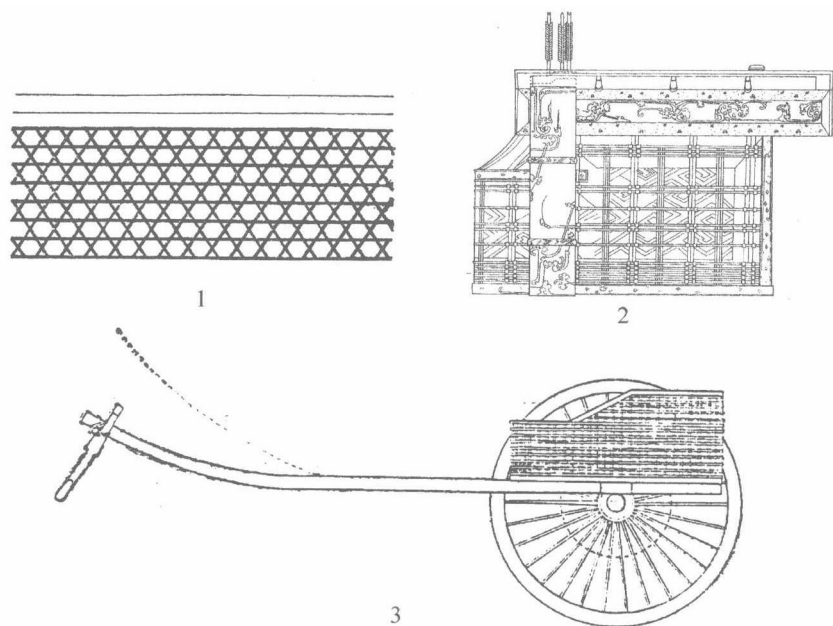
安阳发现的马车主要是作为商王或高级贵族的陪葬或祭祀时的献祭品。殷墟以外地区发现的马车不论在车形或车马器的使用上，均与殷墟地区有高度的一致性，或至少是与殷墟所见的横长方形马车的结构原则一致^[37]。商末时，在先周文化的范围内有一套以銮铃及犄角形当卢为代表的，不同于殷墟地区的铜车马器^[38]。目前没有该地区的马车实体材料，我们不能确定先周文化范围内是否存在异于殷墟地区的马车。但是由于目前所见西周最早的马车（包括洛阳老城、胶县西菴）全为竖栏车軛，配以銮铃、犄角形当卢，西周时期流行的竖栏车軛可能在商代晚期即已存在。不过，由其他的车马器形态看来，周人所使用的马车在相当大的程度上受到商人的影响，或是与商车具有极高的同质性。

西周时期各地发现的马车在形态及器用上具有极强的一致性。在琉璃河、宝鸡虢国墓地、张家坡、天马一曲村、韩城梁带村以及三门峡虢国墓地等遗址^[39]，均发现大量形态一致的竖栏车軛马车。

春秋早期，各国多采用出现于西周最晚阶段的带方格车軛的横长方形马车，如三门峡虢国墓地及上马墓地的发现。由于春秋晚期改以藤类物构成车軛，使车軛的结构有较大的变化。

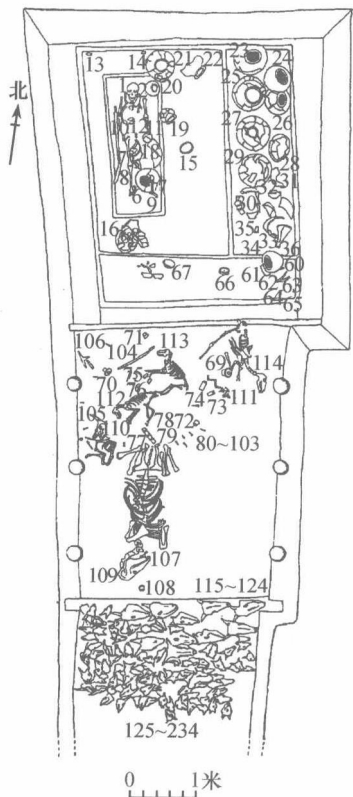
春秋、战国之际，各地开始将更多类型的马车置入墓葬或是车马坑中。不过，东周时期的墓葬或车马坑内仍以横长方形马车为主流，并且，各地（秦以外）所使用的横长方形马车在车型的变化上都是同步的。战国时期，部分马车的车舆因新的需要而被不断地加大。在许多时候，横长方形的车舆变得更为接近正方形。在这个不断加大的过程中许多的车舆变成了竖长方形。这明显地表现在辉县琉璃阁战国车马坑及中山王墓车马坑的发现上^[40]。另一方面，栏杆式的横长方形马车在战国晚期被封闭式车舆取代。

值得注意的是，在西部的秦地，自春秋早期就开始在马车的使用上尝试走与其他地



图二〇 秦车车围结构

1. 凤翔八旗屯 BS33 车围 2. 秦始皇陵铜车马 1 号车车舆侧视 3. 平凉庙庄 2 号车



图二一 秦安上袁家 M7 随葬单马马车

区不一样的道路。目前我们没有在秦地发现与东方相同的马车，春秋早期的秦人，除了开始更多地以竖长方形马车随葬^[41]，在西周竖栏马车的基础之上，独自发展出一种双层车轡结构的马车，使车轼成为前轡的组成部分。其以西周竖栏车轡结构为核心，再加以改造的做法，与东方各国普遍采用方格车轡的情形相对照，格外突显了秦在车制上的保守。另一方面，秦车在春秋早期已经开始以竹篾编织的网格车围围在车轡的外侧（图二〇）。这种将以粗疏的编织物作为车围的做法一直延续下去，在属于战国晚期的甘肃平凉庙庄 M6、M7 内发现的车上都可以看到。在秦始皇陵 1 号铜车马的车舆上，我们也可以见到类似的编织物痕迹^[42]。在甘肃秦安上袁家 M7（图二一）更发现了最早以单马驾乘的双轡车实体进行随葬的例子。虽然秦车发现不多，但这仍说明了，至少自春秋早期开始，秦人虽保守却又不停歇地发展自身的新做法，而这些新做法绵延不绝地在秦地逐渐发展，最后，在战国晚期封闭式车舆成为主流时，与流行于东方各国的马车形态交互使用，并成为汉代马车形态的先驱。

注 释

- [1] 许多国内学者均对小屯 M20、M40 马车是否为曲衡保持怀疑态度。由 M40 及 M20 的平面图看来,车衡与车軛是绑缚在一起埋葬的,因此,由軛饰、衡末饰的位置看来,M20、M40 的三个衡均为曲衡(图二)。关于这一点,石璋如早已言明(1970、1987a)。另一方面,目前完整清理出来的车衡中,曲衡末端均饰有衡末饰(如梅园庄 M41、郭家庄 M52)。
- [2] 包括石璋如(1968a、1968b、1974、1976、1979、1987a)、杨宝成(1984)、张长寿、张孝光(1986)、郑若葵(1992)以及美国的夏含夷(1997)等诸位先生。郑若葵在《论商代马车的形制和系驾法复原》(《东南文化》,1992年第6期,页97~100)一文中较多的记述。
- [3] 石璋如:《小屯遗址的发现与发掘:丙编:北组墓葬》,台北:历史语言研究所,1970年,页211。
- [4] 张长寿、张孝光:《殷周车制略说》,《中国考古学研究——夏鼐先生考古五十周年纪念论文集》,文物出版社,1986年8月,页157~158。
- [5] 石璋如:《殷代第一类车的輿盘之演变》,《华冈学报》第8期,1974年7月,页41~64。
- [6] 山西省考古研究所、太原市文物管理委员会:《太原晋国赵卿墓》,文物出版社,1996年12月,页209。
- [7] 甘肃省文物考古研究所、张家川回族自治县博物馆:《2006年度甘肃张家川回族自治县马家塬战国墓地发掘简报》,《文物》2008年9月,页15~16。
- [8] 中国社会科学院考古研究所:《滕州前掌大墓地》,文物出版社,2005年11月,页133。
- [9] 中国社会科学院考古研究所:《张家坡西周墓地》,中国大百科全书出版社,1999年6月,页336~338。
- [10] 卢连成、胡智生:《宝鸡強国墓地》,文物出版社,1988年10月,页397。
- [11] 包山2号墓发现的车壁皮饰上有小孔,是用以穿绳,以便绑缚在车軛上。
- [12] 该报告称车軛、车軛之上的革带编织物为“扶手”,此处从之(山西省考古研究所、太原市文物管理委员会:《太原晋国赵卿墓》,文物出版社,1996年12月,页212)。
- [13] 该车报告尚未发表,所以对其具体情况不甚了解。但该车被复原成模型陈列在山东临淄古车博物馆内,这里仅据其复原的形态进行讨论。
- [14] 山西省考古研究所、太原市文物管理委员会:《太原晋国赵卿墓》,文物出版社,1996年12月,页212。
- [15] 山东省文物考古研究所:《山东淄博市临淄区淄河店二号战国墓》,《考古》2000年第10期,页61。
- [16] 中国科学院考古研究所安阳发掘队:《安阳殷墟孝民屯的两座车马坑》,《考古》1977年第1期,页69~70,72。
- [17] 卢连成、胡智生:《宝鸡強国墓地》,文物出版社,1988年10月,页395~396。
- [18] 中国社会科学院考古研究所:《张家坡西周墓地》,中国大百科全书出版社,1999年6月,页25。
- [19] 刘一曼:《安阳殷墟刘家庄北地车马坑》,《中国考古学年鉴·1993》,文物出版社,1995年6月,页178。

- [20] 北京大学考古学系商周组、山西省考古研究所：《天马一曲村（1980～1989）》，科学出版社，2000年9月，页927。
- [21] 相关材料见《北赵晋侯墓地一号车马坑》，国家文物局（主编）：《2006中国重要考古发现》，文物出版社，2007年4月，页65～68。
- [22] 北京大学考古学系商周组、山西省考古研究所：《天马一曲村（1980～1989）》，科学出版社，2000年9月，页930。
- [23] 山西省考古研究所：《上马墓地》，文物出版社，1994年3月，页243。
- [24] 山东省文物考古研究所：《山东淄博市临淄区淄河店二号战国墓》，《考古》2000年第10期，页62。
- [25] 发掘者讲该坑内发现的马车分为大、中、小3种。见《新郑郑韩故城春秋贵族墓葬与大型车马坑》，国家文物局（主编）：《2001中国重要考古发现》，文物出版社，2002年9月，页60。
- [26] 由已发表的照片看来，车舆后中部没有车门，可能也是一辆不设车门的马车。
- [27] 车马器的分期与年代见吴晓筠：《商至春秋时期中原地区青铜车马器形式研究》，《古代文明》第1卷，文物出版社，2002年4月，页180～277。春秋晚期与战国早期的车马器和马车的形态基本一致，故划归为同一期；战国中期以中山王墓及洛阳中州路战国车马坑为代表（两处车马器也基本一致，尤其是在这一阶段开始使用车铜），战国晚期至秦阶段则基本上将车马器与秦始皇陵铜车马所见进行对比。
- [28] 王守功、王永波、李振光：《临淄后李一号车马坑发掘与保护纪实》，《文物天地》1993年第1期，页6。
- [29] 依据刘永华《中国古代车舆马具》（上海辞书出版社，2002年1月）41页的复原图，以及对坑（保存于临淄古车博物馆）的印象。
- [30] 山西省考古研究所、太原市文物管理委员会：《太原晋国赵卿墓》，文物出版社，1996年12月，页206。
- [31] 《新郑郑韩故城春秋贵族墓葬与大型车马坑》，国家文物局（主编）：《2001中国重要考古发现》，文物出版社，2002年9月，页60。
- [32] 发掘者称为“大车”者，应与临淄淄河店2号战国墓11号车相同。
- [33] 轴饰呈扁平椭圆形（中山王墓中也有制成长方形的），覆盖于车轂的贤端。《江陵九店东周墓》称之为“金柅”、《髡墓——战国中山国国王之墓》称之为“伏兔铜盖板”、《洛阳中州路战国车马坑》称之为“椭圆形车饰”、孙机称之为“笠轂”。由其所在位置及可能的功能来看，应与西周时期的轴饰相当，故这里将这种车马器称之为轴饰。
- [34] 驾车的马数是原报告依据与车伴出的衔镳数目推测的（河南省文物研究所、周口地区文化局文物科：《河南淮阳马鞍冢楚墓发掘简报》，《文物》1984年第10期，页1～17）。
- [35] 甘肃省文物考古研究所、张家川回族自治县博物馆：《2006年度甘肃张家川回族自治县马家塬战国墓地发掘简报》，《文物》2009年9月，页4～28。
- [36] 商代马车的综合研究以石璋如着力最深；最早对整个先秦马车进行研究的著作为郭宝钧的《殷周车器研究》。其后张长寿、张孝光、孙机、杨泓、杨宝成、郑若葵等诸位先生在新考古材料的基础之上，对先秦时期马车的宏观研究有十分显著的成果。
- [37] 滕州前掌大 M131、M132 的马车车舆虽由栅栏分为前后厢，但其车轂的构成方式以及车马器

均与殷墟地区相同。

- [38] 见吴晓筠：《商至春秋时期中原地区青铜车马器形式研究》，《古代文明》第1卷，文物出版社，2002年4月，页180~277。
- [39] 除了西周时期最为流行的竖栏车軑，天马一曲村遗址还发现了许多中不见于其他地区的马车形态，这些马车或受其他地区影响，或由于埋葬风俗与中原地区不同，将其他种类的日常用车也埋入地下。
- [40] 辉县琉璃阁战国车马坑的车軑有明显的加大现象，1、3、7、8号车车軑均接近方形，2、11号车车軑已为竖长方形。中山王墓2号车马坑内埋马车四辆，除遗迹不清的1号车，其余三车均带有宽大的竖长方形车軑。
- [41] 秦人以竖长方形马车随葬的例子最早见于礼县圆顶山春秋墓车马坑。属于战国早期的陕西凤翔西村S2车马坑内埋3车，破坏严重无法辨识，但是由发掘的平面图看来，1、2号车似乎也是竖长方形车軑（图一九）。S1发现的马车仅存极少部分的车軑，其軑盘平面的形状与平凉庙庄的发现一致，两者之间应有承继关系。
- [42] 秦车使用车围的现象，刘永华在《中国古代车舆马具》（95页）一书中也有论述。铜车马的发掘及修复者则认为这种编织结构是以榫卯结构建构的车軑（秦始皇兵马俑博物馆、陕西省考古研究所1998：21）。

第三章 车及车马器埋葬方法分析

第一节 车马坑的类型分析

在商周时期的车马埋葬中，我们能以最直观的方式观察到的首先是车马坑的形状以及车马的摆放位置。车马坑的形制一方面受制于被埋葬的车马所需要的最小空间，另一方面也受制于当时人们对车马的处理方法，乃至于一些观念及态度^[1]。由车马坑坑口的形状，我们可以分为以下几大型：

1. A 型：方形坑

方形坑多为长方形竖穴，有时近于方形，坑的大小随着内埋车马的数量以及车马排列方法的不同而不同。

依据车马坑内埋葬车马数量及坑底形状的不同又可分为以下五个亚型：

(1) Aa 型：小型长坑

车马坑的尺寸近于一辆马车的大小，一坑内通常埋有一辆马车^[2]。这种车马坑的坑形不一定特别整齐规范，有时仅为一不规则的四边形。坑底常设有轮槽及置马槽。

这一类车马坑与所埋车马尺寸不相容时，多采取扩大坑壁的方法来使车与坑互相适应。最常见的是在坑壁另辟空间以承放完整马车过宽的轴或是过长的辔。如白家坟西北地 M43（图四七，5）、西安老牛坡 M27、洛阳老城四号车马坑等，均在左右两壁另辟空间以置车轴；孝民屯 M7 则是在前壁另辟空间以放置过长的车辔。张家坡 35 号车马坑在后壁上开辟出置轮后端的空间以放置马车。

(2) Ab 型：中型长方形坑

这一种车马坑内通常埋有 2~4 辆马车，或左右排列，或前后排列。有时也扩大原来的坑壁以适应埋入的车马，如张家坡 168 车马坑（图二三，3）两车左右排列，放置马首的位置便掏有坑洞。

(3) Ac 型：大型方形坑

Ac 型车马坑多近方形，坑内通常埋有 4 辆以上的马车或马 15 匹以上，坑内车马或整齐排列或散乱放置。规模大者如琉璃河 M202CH，小者如琉璃河 1100 号车马坑（图二二，3）、张家坡 M155（图二二，4）。

(4) Ad 型：窄长方形坑

这一类车马坑呈窄长方形，坑内埋车 5 辆以上，车马多呈一至两行直向或横向排列。可分为二式：

Ad I 式：窄长方形坑。如三门峡虢国墓 M2001CHMK1（图七四，1）。

Ad II 式：窄长方形带甬道坑。在窄长方形坑的一侧长边设有一至二甬道。见于河南淮阳马鞍冢楚墓南、北冢之陪葬车马坑（一、二号车马坑）。

(5) Ae 型：一坑两室

一坑内明显分出两个部分，前室埋马，后室埋车。

Ae I 式：坑内以木板或土墙分出两室。如北赵晋侯墓地 1 号车马坑、上马墓地 2 号车马坑、临猗程村车马坑、洛阳中州路车马坑（M19）（图九，13）及辉县琉璃阁车马坑（图三九，3）。主要集中于山西、河南北部晋文化区。将车坑与马坑分开排列的方式最早见于晋侯墓地陪葬车马坑，如晋侯墓地一号车马坑，全坑东西长 21、南北宽 14.2 ~ 15.3 米，105 匹马及 48 辆木车分室放置。上马墓地 2 号车马坑（图二四，3）内车坑和马坑之间有一生土隔梁，一号车的车轱辘穿过隔梁，车轱辘前半部与车衡位于马坑的上方。坑内以隔梁分室的做法，应是一种晋地特有的埋藏方式。中山王墓 2 号车马坑（图三九，1）在坑内以木筑室，前马后车。

Ae II 式：前半部凹陷坑。见于上马墓地 1、3 号车马坑（图七六）。无隔梁，坑底前部为一小块凹陷，用来放置马匹。后半较高处置车。

2. B 型：梯形坑

商代晚期的车马坑经常被修筑成梯形的形状^[3]。这种车马坑内通常埋有一车二马，没有殉人。由于车末端需要的宽度比较大，而二马需要的宽度较小，所以很自然地就会修筑成顺应马车形状的梯形。

天马—曲村 1982、1984 年发掘的 K4 区内的七座车马坑是可以确定为刻意采用梯形车马坑的例子（图七一，3）。在 K4 区内所有的车马坑均呈梯形，较窄的一端埋马，较宽的一端放置车轴的部分。I2 区发现的马坑（M5160）也呈梯形（图七一，4），可见梯形坑在当地具有特殊的传统。东周时期秦人墓地内一车二马的车马坑也多呈梯形，如陕西长武上孟村车马坑、凤翔西村战国车马坑 S1。

3. C 型：曲尺形坑

坑呈曲尺形，一边放马，一边置车。如山西太原赵卿墓、邯郸百家村 3 号车马坑。赵卿墓车马坑（图七八），在曲尺形的一边整齐埋入左右向次的马匹，另一边为前后排列的木车，车的正向朝向马匹摆放的位置，其基本布局仍为前马后车的形态。

4. D 型：H 形坑

仅见于凤翔马家庄一号建筑群遗址的祭祀坑 K17（图二七，1）。该坑依据马车的形状挖掘，即置辘处窄于置衡及舆处。

5. E 型：凸形车马坑

见于邯郸百家村 4 号车马坑，平面呈“凸”字形，车坑与马坑间有一生土隔梁，马坑小于车坑。“凸”字形车马坑也见于秦公雍城陵园，由平面看来，与邯郸百家村凸形车马坑在葬式及葬车数上有区别^[4]。

第二节 车马坑车马埋葬方法分析

目前所见的车马坑埋葬主要可以分为车马合葬、车马分葬、车葬坑及马葬坑四大类。在埋藏时经常以编织物覆盖车、马。在依据埋葬内容所分的四大类之下，以下的讨论在车马坑形态分析的基础上，以对埋葬物的处理方式最主要的分类标准。

一、车马合葬^[5]

（一）甲类：拆车葬

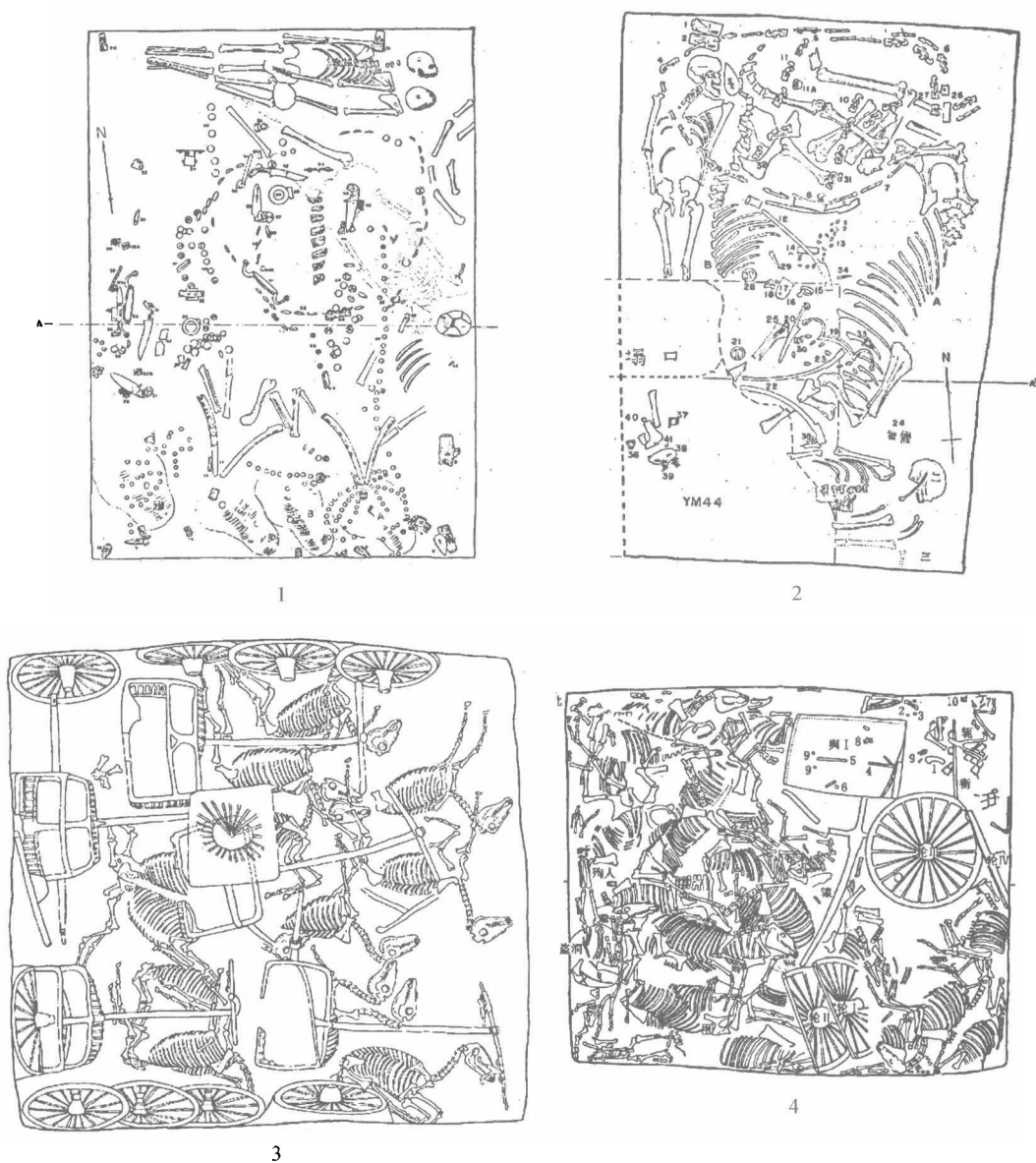
拆车葬坑内有车有马，有时有殉人。车被分成若干部件，有时有毁坏现象。

1. A 型：将车的部件全部拆下，规律放置，依次相叠

规律放置的拆车葬车马坑，先将马处死，整齐置入坑中，再依次置入马车拆散的部件。多有殉人，并随葬与车的使用相关的其他器物（以兵器为主）。车马坑为长方形竖穴，长或宽略小于整车（或所葬之车）的范围。

这种车马坑见于小屯 M20（图二二，1）、M40（图二二，2）及刘家庄北地 M339。以小屯 M40 为例，两马腹部相对，轭与衡绑缚在一起。两车轭并置于车舆的后部，说明车轴在折断后置入墓坑。车轭情况不明。由叠压关系讨论，车舆盘叠压在轭肢、殉人、马及车轭之上，轭肢叠压在殉马及轭之上，所以可以确定的埋葬顺序为马、人、轴—衡—舆。小屯 M20 内虽埋入两车，但埋葬顺序与 M40 基本一致。

1992 年发现的刘家庄北地 M339 坑中双马侧卧于坑底，马头向南，腹部相对其上放置车轭，轭上平放着两个车轮，车舆在坑之北部，叠压在车轮之上，车轴置于坑之东边，衡木位于马颈上方，在相应位置出土了铜三角形衡末饰和小兽面衡饰^[6]。由此，其埋葬顺序为马—轴—轮—舆。



图二二 甲类车马合葬坑

1. 小屯 M20 (甲-A 型) 2. 小屯 M40 (甲-A 型) 3. 琉璃河 1100 号车马坑 (甲-Bb 型)
4. 张家坡 M155 (甲-C 型)

由以上三例可以说明,这一类车马坑在埋葬时似有一定的讲究与顺序。将三者结合起来,这一类车马坑的布置均为前马后舆,衡与轭绑缚在一起置于马的身上,对于较长的车结构有毁坏的现象。

2. B 型：只将轮或轴卸下，将马匹处死后整齐置入，全坑的车马放置有序

(1) Ba 型：单车葬

车马的放置与乙类 A 型整车葬相似，车马坑呈长方形，将马匹处死后整齐放置如使用时的状态，唯车轴与车舆分离。如郑州洼刘西周墓地 2 号车马坑（图一三），似将带轮的车轴卸下，轴末端有车害，如完全装配的状态。

(2) Bb 型：多车葬

将车轮由车体上卸下，放置于坑壁处或散至于坑内。车多置于马骨之上。也就是将已处死的马匹置入坑底，再将拆散的车有序或无序的置于马上。如琉璃河 1100 号车马坑（图二二，3）、郑韩故城 1 号车马坑（图一七）。

3. C 型：散乱放置

C 型车马坑内一般埋有远多于坑内车数所需要的马匹，马骨散乱，应是活埋，或是随意扔进坑中造成的。坑内的马车也都经拆散后埋入。有些马车残破不堪，有可能是已废弃的马车。如张家坡 M155 车马坑（图二二，4）、韩城梁带村车马坑 K1。

（二）乙类：整车葬

整车葬是指坑内埋有完整的车与马，有时有殉人，并随葬与车的使用相关的其他器物。这一类车马坑均先将马匹处死，再置入坑中。

1. A 型：单车葬

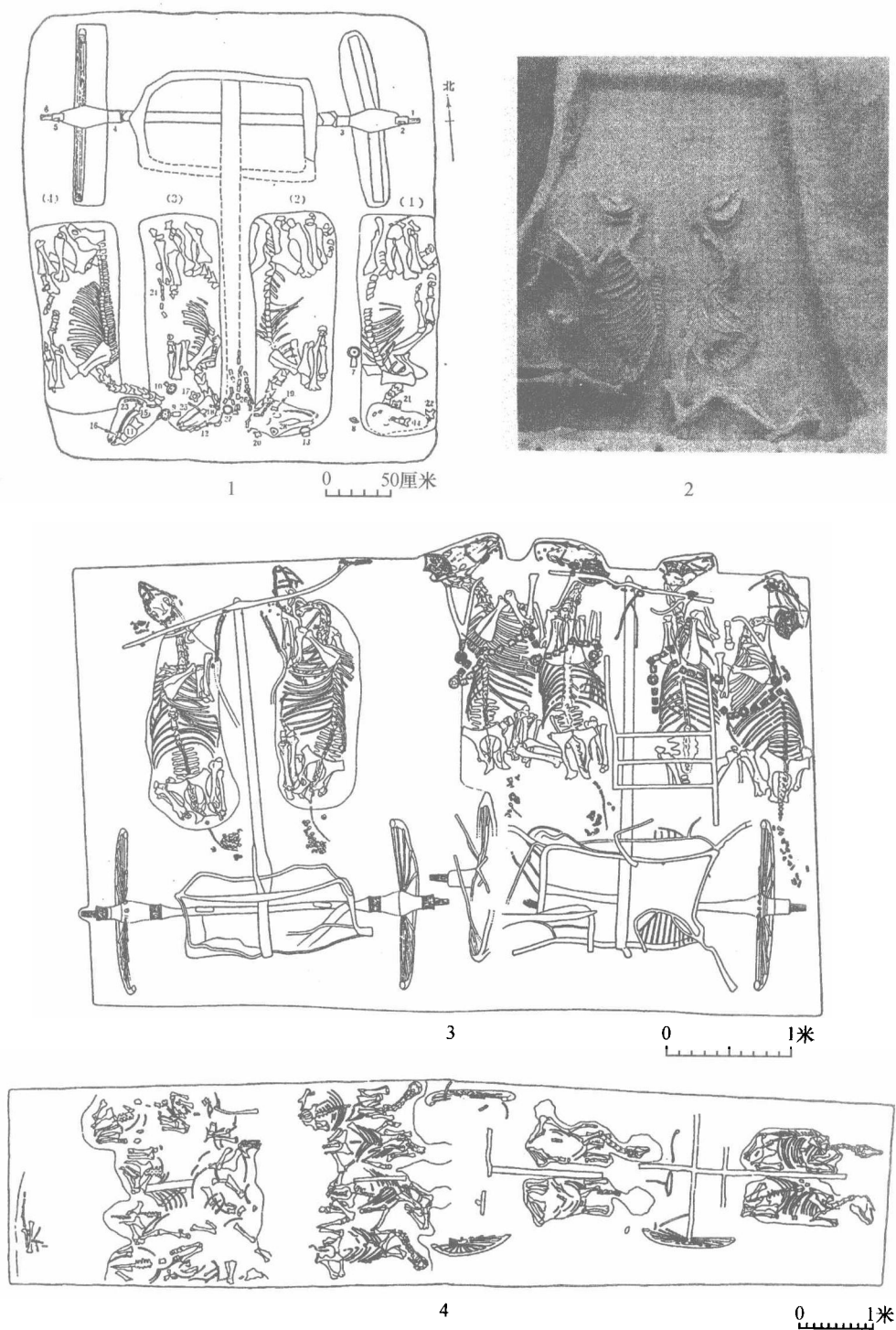
单车葬为一坑内只有一车以及与之配套的马匹。车軛通常置于马颈之上，车及马装配车马器，呈现使用时的状态。有时有殉人。坑底有时设有放置车轮的轮槽。马的头向均一致，一般与车辕的方向相同。如琉璃河 M52CH1（图二三，1）。后川墓地车马坑（2129、2152）（图二三，2）内的马首朝向与车向相反，较为特殊。同一车马坑内埋葬的马匹的马背朝向则是相同或以车辕为界、以相反的方向排列。但同一墓地同一车种所使用的马匹的朝向多不统一，表示对于马的向背没有绝对的要求^[7]。许多车马坑在马匹放置处挖有置马槽，但不是十分规律。

2. B 型：多车葬

依车马的排放方式又可分为以下几型：

(1) Ba 型：车马放置呈驾乘状态。

马匹放置在车衡之下，车及马装配车马器，马颈部可见车軛的遗迹。马匹在处死之后置入坑中，马车或前后或左右，整齐排放在坑底。坑底经常设有马槽。车马坑的大小取决于坑内所埋车马的数量。依车马排列的方向又可分为两式。



图二三 乙类车马合葬坑

1. 琉璃河 M52CH1 (乙-A 型) 2. 后川墓地 2152 车马坑 (乙-A 型) 3. 张家坡 168 (二号) 车马坑 (乙-Ba I 式) 4. 丰镐 (铜网厂大门正南宿舍楼基下) 车马坑 (乙-Ba II 式)

Ba I 式：马车左右相次，如张家坡 168（二号）车马坑（图二三，3）、浙川下寺 M2CH（图八〇）、山东临淄后李 1 号车马坑。

Ba II 式：马车前后排列，如西安丰镐（铜网厂大门正南宿舍楼基下）车马坑（图二三，4）、长安花园庄 M3、三门峡虢国墓地 1727 号车马坑（图七三，1）、礼县圆顶山 98LDK1。

（2）Bb 型：车马分开排列

马与车分开集中放置。依车及马放置的位置可分为二式。

Bb I 式：马在下，车在上。马先埋入坑中，车再放在马匹之上。一般来说，这种车马坑内所埋马匹多于坑内所埋车所需的数量。如天马一曲村 J4 区 2 号车马坑（图二四，1）、三门峡虢国墓地 M2001CHMK1（图七四，1）、M2012CHMK2（图七四，3）。

Bb II 式：将马置于坑的前半部，车在坑的后半部。如宝鸡茹家庄三号车马坑（图二四，2）、长安花园庄 M16、太原赵卿墓车马坑（图七八）、上马墓地车马坑（图二四，3）。一般车马坑内车及马的朝向一致，只有赵卿墓内所见之马首朝向与车相对。晋地车马坑内以生土隔梁将车坑与马坑分开，如晋侯墓地一号车马坑、上马墓地 1、2、3 号车马坑、辉县琉璃阁车马坑（图三九，3）、邯郸百家村 3、4 号车马坑等均设有隔梁。

（三）丙类：整车与拆车混合葬

按排列方式可分为以下两型。

1. A 型：马车上下叠压

目前仅见于安阳梅园庄 M40（图二五，1），车马坑内埋 2 车、2 马、2 人，南面车完整，驾有 2 马；北面车尺寸较小，且不完整，无车轮，亦无驾车的马。轴、輿、衡拆散后依序置入^[8]。

2. B 型：马车前后排列

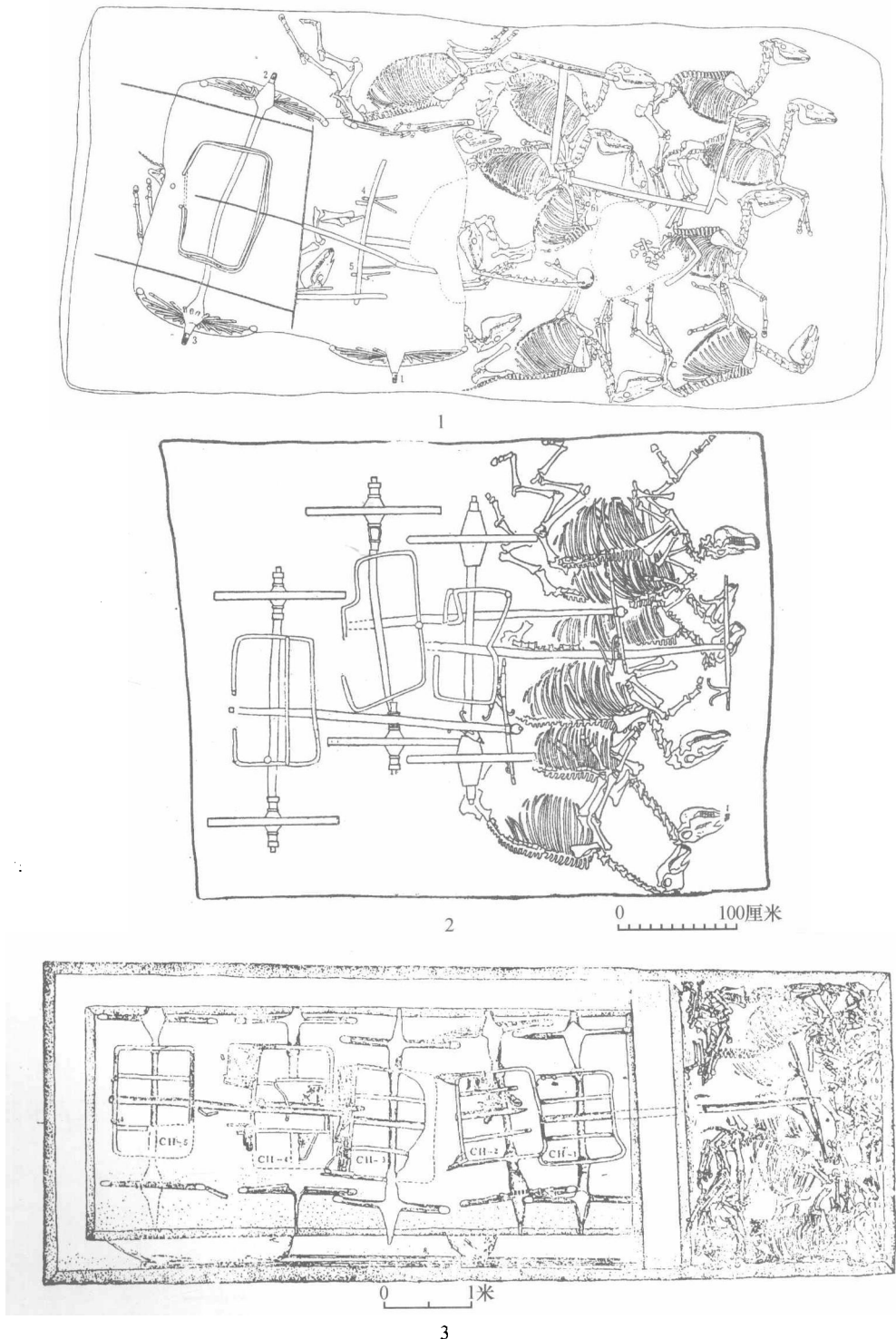
如天马一曲村 J4 区 3 号车马坑（图二五，2），坑内葬 14 马 3 车。车置于马骨之上，1 号车完整，2 号车拆卸车轮后置入，3 号车车輿情况不明。

二、车马分葬

车马分葬坑指的是车与马匹分开埋藏，依车马坑与主墓的埋藏关系又可分为三型。

1. A 型：车在主墓之内，马坑在主墓之外

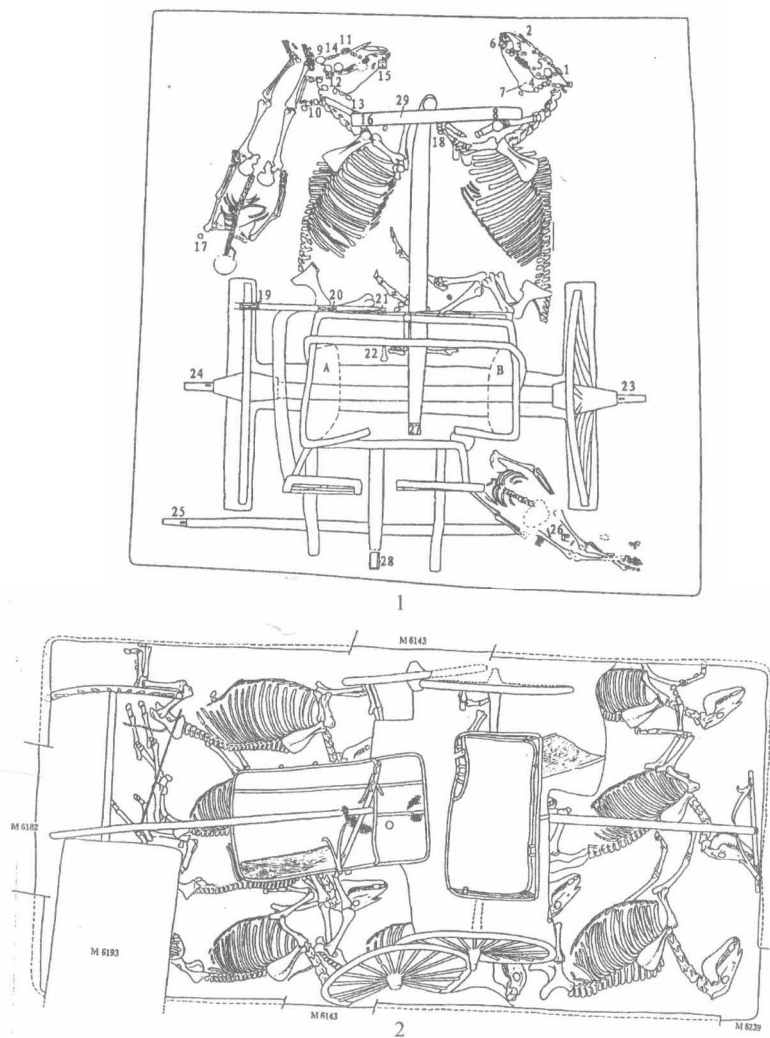
张家坡发现的马坑 M192 为 M170 的从葬坑。M170 内发现大量拆散的木车遗存，其



图二四 乙类车马合葬坑

1. 天马一曲村 J4 区 2 号车马坑 (乙-Bb I 式) 2. 茹家庄三号车马坑 (乙-Bb II 式)

3. 上马墓地 2 号车马坑 (乙-Bb II 式)



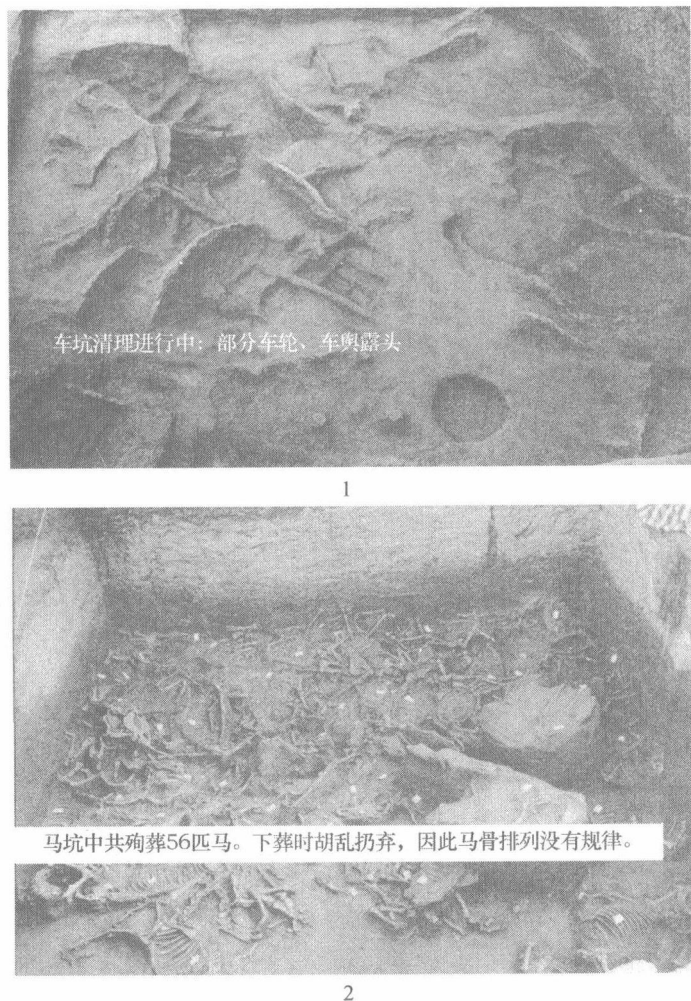
图二五 丙类车马合葬坑

1. 梅园庄 M40 (丙-A 型) 2. 天马—曲村 J4 区 3 号车马坑 (丙-B 型)

中包括 31 个车轮。山东临淄淄河店 2 号战国墓内埋车 22 辆，墓坑北侧另置一马坑，埋马 69 匹。山东临淄齐故城发现的大型马葬坑，估计殉马总数达 600 余匹。据报告推测，该坑主墓的墓主或为齐景公^[9]。估计在埋葬的形制上与淄河店的发现类似。

2. B 型：主墓与车马坑、马坑分开埋藏

如白家坟西北地 M150 马坑和 M151、M43 车马坑为“甲”字形墓 M93 殉葬 (图四六)。甘肃灵台景家庄 M1 北 9 米处有单马葬坑 (M3) 一处，M1 东南 25 米发现一长方形殉葬坑 (M2)，坑内并列马骨两具，马骨后有一处 1.9 米 × 1 米的黄色粉末腐朽物，厚 4 厘米，简报疑为车具^[10]。若然，则景家庄 M1、M2、M3 也属于这一类。



图二六 洛阳市文物工作队于2001年8月在洛阳市西工区发掘的车坑（1）与马坑（2）

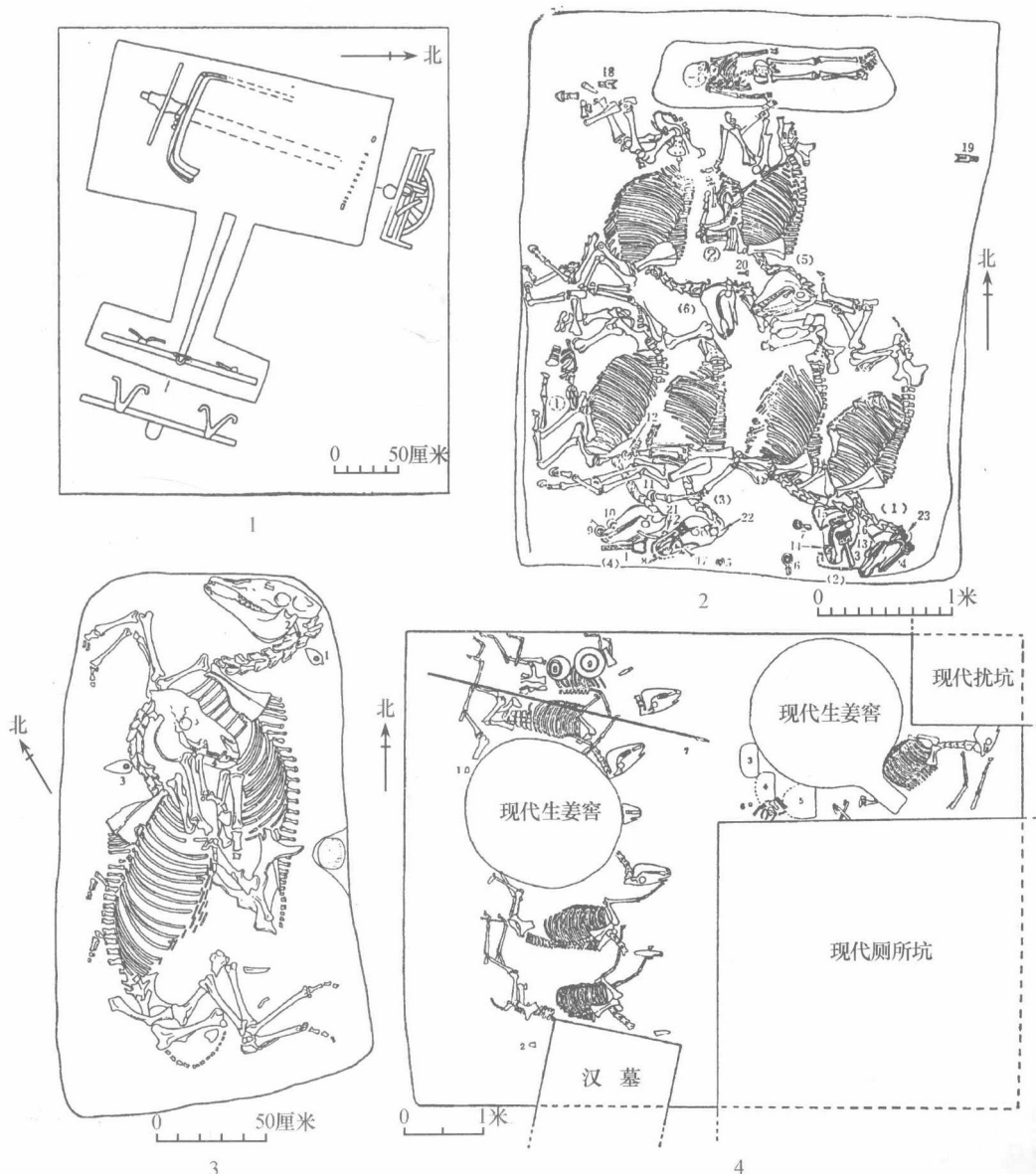
3. C型：主墓与车坑、马坑分开埋葬

车马分葬的形式以安阳西北冈祭祀遗址中的车坑 M1136 ~ 1137 及马坑 M1162 规模最大。M1136 ~ 1137 位于马坑 M1162 的西面，两坑面积相当。车坑内埋 40 余辆拆散的车体，马坑内埋马 20 余匹。

洛阳市文物工作队于 2001 年 8 月在洛阳市西工区发掘的两坑（图二六）也为车坑与马坑分开埋葬，两坑相距 1 米。车坑内清理出车轮 53 个，车体拆散后散乱扔置；马坑内埋马 56 匹，马匹先经处死再扔置坑中。由于这组车坑及马坑位于钻探出的“亚”字形大墓的东北部，距北墓道约 16 米，故发掘者认为，这两座车马坑应是该墓的陪葬坑^[11]。

三、车 葬 坑

独立的车坑见于湖北枣阳郭家庙、山西临猗程村及陕西凤翔马家庄。郭家庙 GM-CHKI 内埋木车三乘, GMCHM2 埋车二乘。木车车轮均卸下, 放置于车旁。程村车坑 M1076 内埋一车。陕西凤翔马家庄一号建筑群遗址的祭祀坑 K17 内仅埋车一乘, 车坑挖成车的形状, 平面似“H”形(图二七, 1)。



图二七 车葬坑及甲类 A、B 型马葬坑

1. 马家庄一号建筑群遗址的祭祀坑 K17
2. 琉璃河 I M53CH (甲-A I 式)
3. 老牛坡 86XLⅢ M14 (甲-A II 式)
4. 户县宋村 M2 (甲-B 型)

四、马 葬 坑

依处理马匹的方式可以分为两类。

(一) 甲类：先将马匹处死，再置入坑内

这一类车马坑内的马匹多排列有序。依随葬品的情况又可分为三型。

1. A 型：带车马器的马坑

这一类马坑中的马匹头上多有络头饰件与马镡，简单者仅随与马匹数目相应的衔镡。部分随葬轡、轭等车器。随葬的车马器一般为铜器。小屯 M164（图五三，5）发现的玉衔、镡及装饰件，较为特殊。

依殉人的有无分为两式：

A I 式：坑内随葬殉人。如小屯 M164（图五三，5）、郭家庄 M51（图四九，3）。琉璃河 I M53CH 葬 6 马 1 人 2 犬，前四马除了装配完整的络头饰件外，还随葬车器（图二七，2），是最接近车马坑布局的马坑。

A II 式：坑内不随葬殉人。见于西安老牛坡 86XLⅢ1M14（图二七，3），埋马 2 匹。武官村北地 M23，坑内埋 6 匹马，随葬 12 枚镡。张家坡 M192 内葬马 10 匹，并随有 3 件铜轡（图六五，4）。王家嘴马坑埋马 12 匹。

2. B 型：带车马器以外的器物的马坑

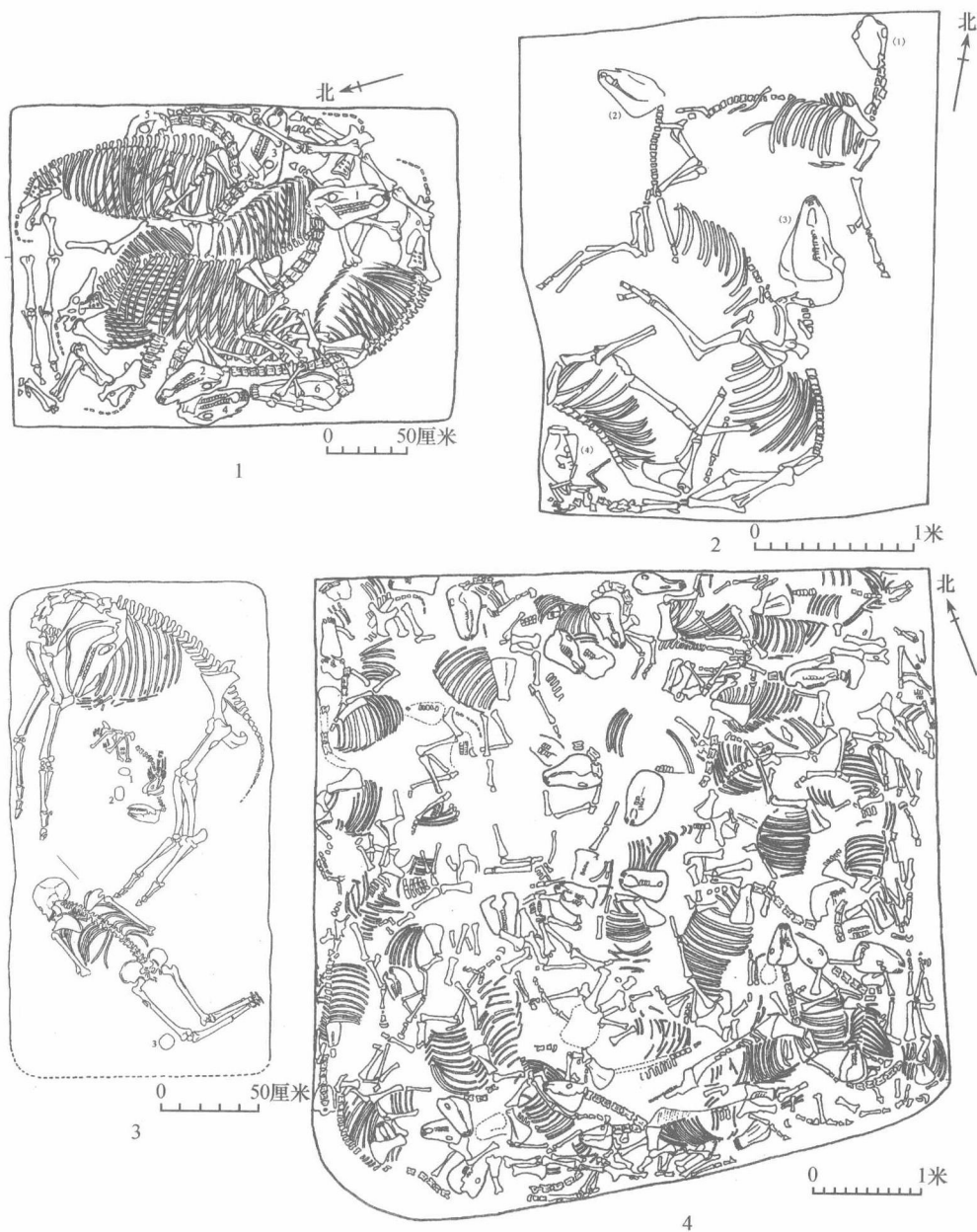
如陕西户县宋村 M2。除马骨外，另埋漆盾、矛、合页、铜铃及陶罐（图二七，4）。

3. C 型：不带器物的马坑

依殉人的有无分为两式。

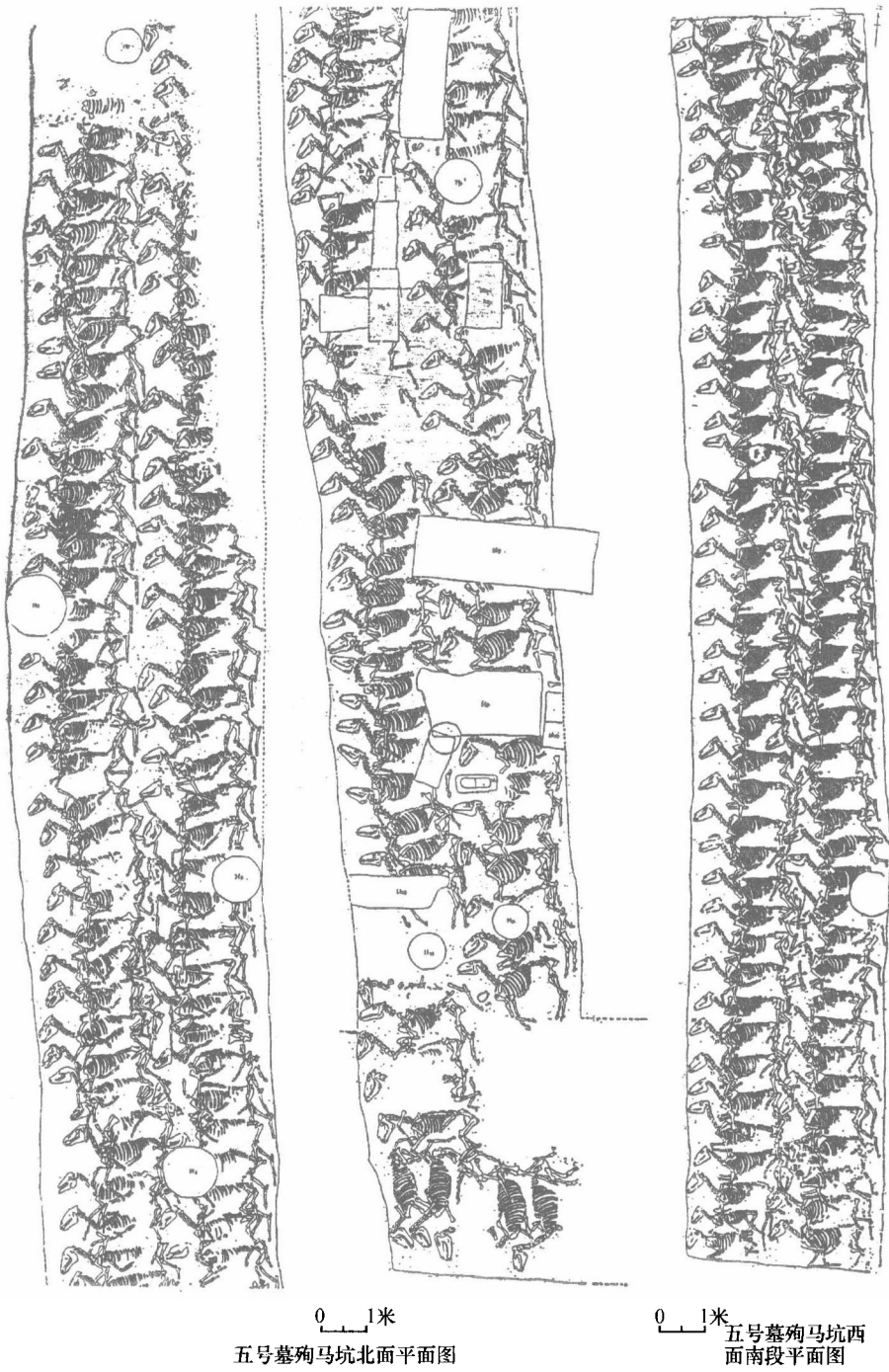
C I 式：坑内随葬殉人，有时也有殉狗。如武官村北地祭祀坑 M40、M41、西安老牛坡 86XLⅢ1M30（图二八，3）、郭家庄 M143。郭家庄 M143 内葬 2 马 3 人，殉人叠压在马匹上（图五〇，2）。马坑多为长方形竖穴土坑，小屯南地祭祀坑 H33 呈不规则椭圆形，坑内埋 1 马 3 人，在马匹放置处还挖有置马槽，较为特殊。

C II 式：坑内不随葬殉人。如洛阳北窑 MK667，张家坡 M94、M340（图二八，1）、M241。东周时期有排列整齐的马坑，所葬马匹更高达数百。如山东临淄河崖头发现的春秋晚期大型马葬坑，估计殉马总数达 600 余匹（图二九）。临淄淄河店 2 号战国墓墓坑北侧的马坑，埋马 69 匹。

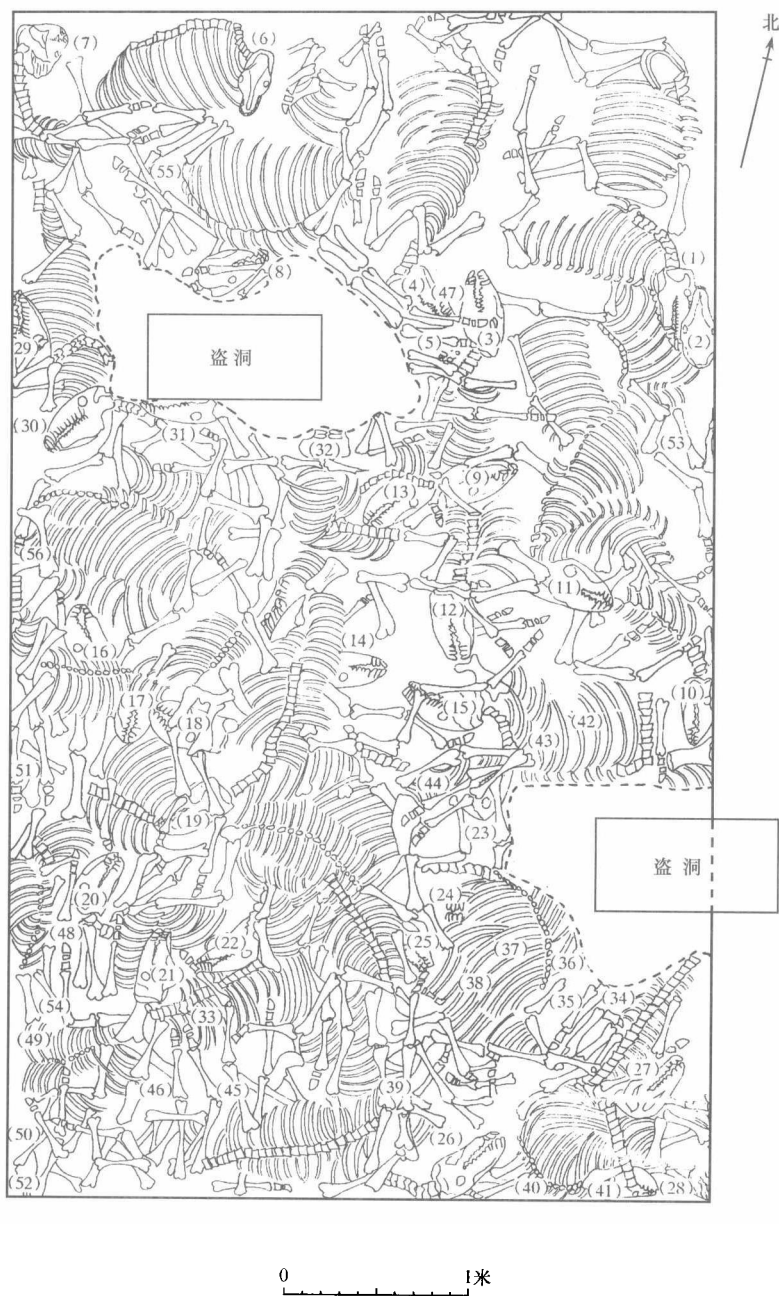


图二八 甲类 C 型、乙类 B 型马葬坑

1. 张家坡 M340 (甲-C II 式) 2. 北窑 MK724 (乙-B 型)
3. 老牛坡 86XLⅢM30 (甲-C I 式) 4. 张家坡 M153 (乙-B 型)



图二九 齐故城五号墓殉马坑（甲-CⅡ式）



图三〇 北窑马坑 MK693 (乙-A 型)

1. IV式圆形铜泡 2. VII式铜镮 3. VII式铜镮 4、6、8. VII式铜镮 5. I式铜镮 7. IV式铜衔 9. III式“X”形铜节约 (2件) 10. IV式“X”形铜节约 (2件) 11. VI式圆形铜泡 12. 小圆铜管 (3件) 13. VII式“十”字形铜节约 (4件) (9~13为填土中出) (1)~(32)第1层马骨架 (33)~(56)第2层马骨架

（二）乙类：活埋马匹

这一类马坑内的马匹排列散乱无序，坑内埋葬的马匹数量众多，一般在 10 匹以上。依随葬车马器的情况又可分为两型。

1. A 型：带车马器的马坑

洛阳北窑 MK693 内发现散乱马骨 56 匹，其中 5 匹马的头部发现衔镳等马器，填土内发现少量节约及泡（图三〇）。

2. B 型：不带车马器的马坑

集中发现于张家坡西周墓地及洛阳北窑西周墓地。张家坡 M153（图二八，4）、M154、M208、M236、M264 均属于此类，马匹的数量在 15 ~ 45 匹以上。洛阳北窑的 MK722、MK728、MK107、MK724（图二八，2）也属于这一类。北窑 MK107 内的殉马在 61 匹以上，分 3 层埋葬。北窑 MK724 像是将马腿捆绑之后埋葬的。

第三节 墓葬内车马埋葬方法分析

墓葬内发现的车马遗迹主要是马车及车马器两大类。高等级的贵族墓葬在墓道、二层台或椁顶放置马车，在椁室、椁顶或填土中放置大量车马器，有时并于墓坑外另置车马坑。这里先依据墓葬内葬车的有无分为两大类。

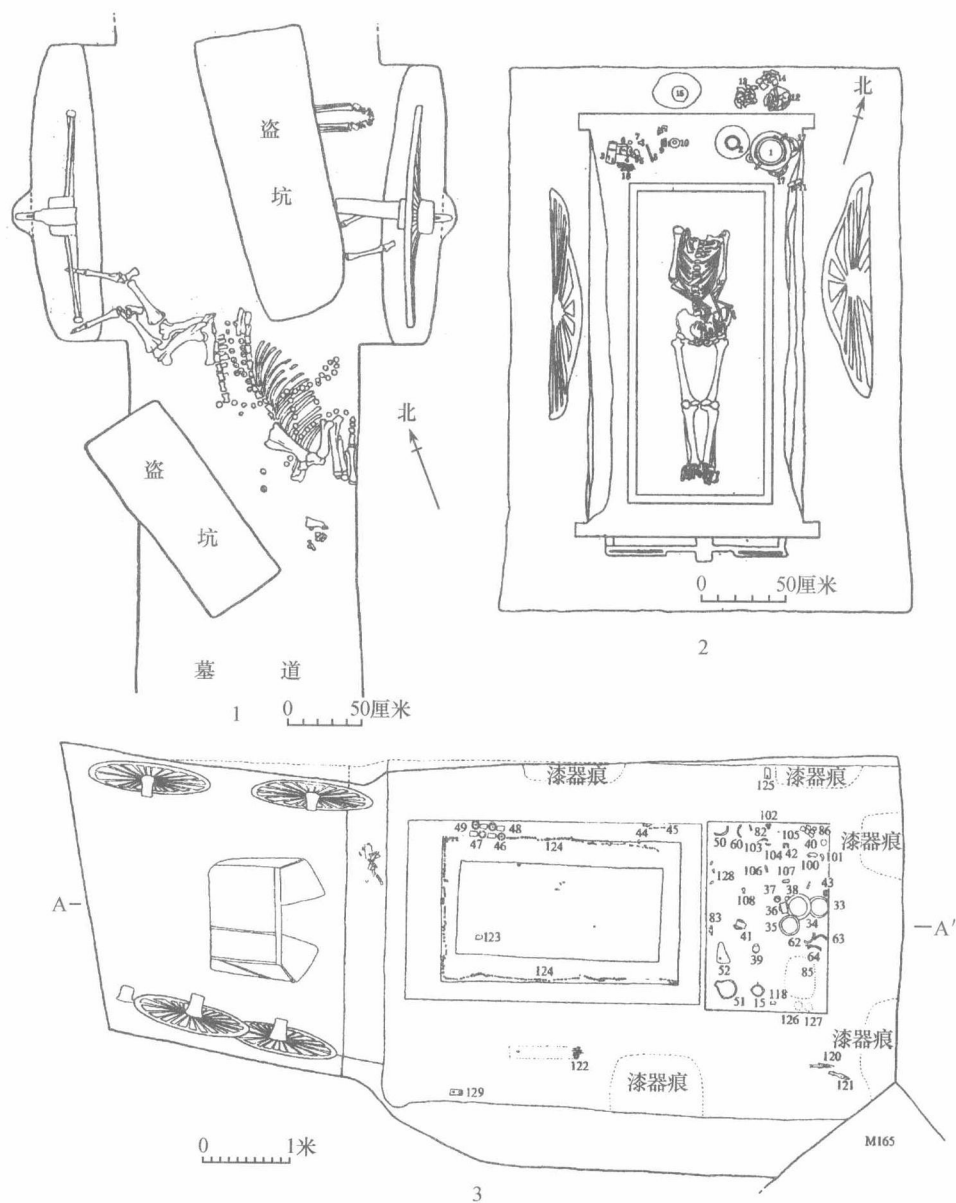
（一）甲类：墓葬内放置马车及车马器

依马车放置的位置可分为以下两型。

1. A 型：车置于墓道上

A I 式：拆车埋藏。侯家庄 M1003 南墓道上发现 2 个车舆。张家坡 M152 存 1 个车舆、5 个车轮和一段车辔（图三一，3）。晋侯墓地 M6 墓道底有拆散的殉车 1 辆。洛阳北窑 M451 的南墓道上发现装配完整铜衡軛饰的木衡 1 根，在墓道内还发现铜毂饰、轴饰、𦍒、辖等车马器，估计原来也是拆车埋藏。规模最大的墓道内藏车见于春秋晚期新郑郑公大墓。21 米长的南墓道陈车 40 乘，10 米长的北墓道陈车 5 乘，马埋在车下^[12]。

A II 式：整车埋藏。商代晚期车多与马一起埋于墓道内。如桥北 M1、M18、孝民屯 M698（图三一，1）。桥北 M1、M18 并随葬有殉人。由于孝民屯 M698 墓道的宽度小于车体，故在放置车轮处将墓道向外扩大。西周晋侯墓地 M7 内发现一小车置于墓道内，没有殉马。



图三一 甲类 A、B 型墓例

1. 孝民屯 M698 (甲-A II 式) 2. 扶风黄堆 M1 (甲-B I 式) 3. 张家坡 M152 (甲-A I 式)

2. B 型：车置于椁盖板（及二层台）上

B I 式：拆车埋藏。侯家庄 M1001 东南角上曾发现一残舆盘。扶风黄堆 M1 两轮分别倚靠在东西二层台上，车舆放在南端二层台上（图三一，2）。由于椁盖板腐朽塌陷，车辘陷落于墓室内^[13]。张家坡 M196 的二层台及椁盖板上共发现拆散的车轮 12 个，车

輿 4 个, 车衡 2 个, 车辘、车轴各一段。张家坡 M216 椁顶上有一车輿, 輿上压着一轮, 二层台上有一车轴。天马一曲村 M6231 椁顶靠南、北壁处各有一残车輿 (车輿底部均带有车轴), 二层台上靠东西壁处各有两轮。山东长清仙人台 M5 发现拆散的马车放置于二层台上, 其中南侧二层台发现 3 个车轮, 西部二层台上发现车輿 1 个, 报告推测应有 2 车^[14]。临淄淄河店 2 号墓二层台上更多达 22 个车輿、46 个车轮 (图三二, 1)。山东长岛王沟 M10 也属于这一类。

BⅡ式: 整车埋藏。晋侯墓地 M13 椁顶放置小车 1 辆。陇县边家庄 M5 椁盖板上发现一乘“辇” (其形制与凤翔八旗屯发现的马车一致) (图三二, 2)。

3. C 型: 车拆散后置于墓道及墓室上方

目前发现规模最大的墓内拆车葬是双墓道大墓张家坡 M157 (图六一, 1、2)。全墓共出土 30 个车轮、12 个车輿, 还有轴、辘、衡、轭等, 摆满在墓道内和椁盖上, 气势非同寻常^[15]。晋侯墓地 M9 墓道内有拆散的马车 2 辆, 椁顶发现 5 辆。

4. D 型: 车拆散后置于墓道、二层台及填土内

张家坡 M170 内发现的车轮多沿着二层台边壁或墓道的一壁依次排列; 发现 4 段车衡, 3 段出在墓道, 1 段出在墓室上方的填土; 车輿痕迹发现很少, 形制不明 (图六一, 3)^[16]。

5. E 型: 在墓室一侧另辟车室

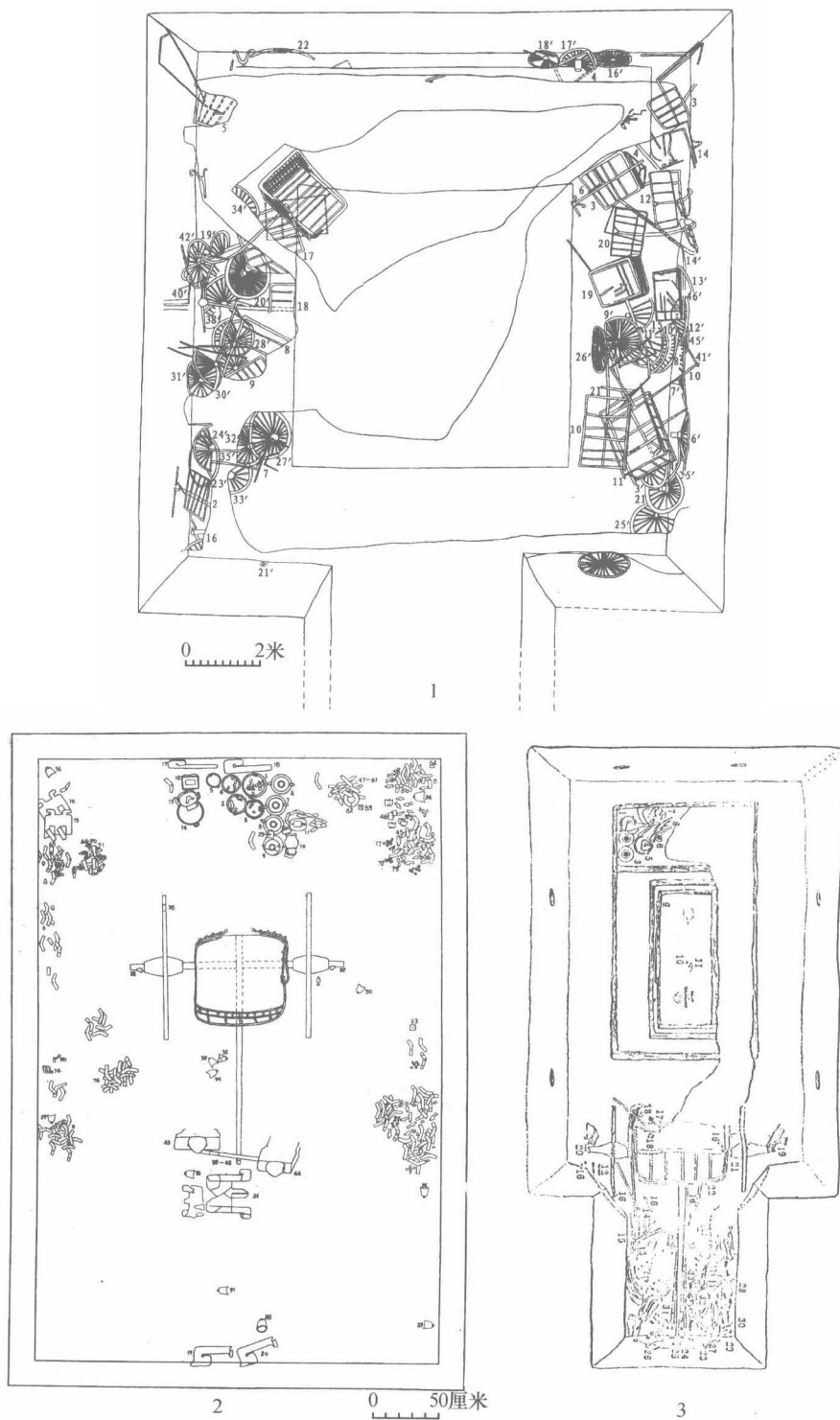
见于甘肃秦墓。墓葬内专辟出放置车马的车马室。车马同置入墓坑之内。见于甘肃平凉庙庄 M6 (图三二, 3)、M7。墓室为东西向的凸形土坑, 凸出的方坑都设在东端, 专埋车马。坑内均埋 1 车 4 马。时代较晚的甘肃秦安上袁家 M7 也采用了类似的做法。M7 带墓道, 墓道之后是车马室, 之后才是埋葬墓主的墓室。该墓内发现一马及属于一车的车器, 报告认为, “可能为双辕驾一马”^[17]。如甘肃张家川马家塬 M1、M3 所示, 专辟车室的做法也见于与秦人关系密切的西戎墓葬中。

(二) 乙类: 墓坑内随葬车的部件及车马器

在被单独随葬的车部件中, 以车轮最为常见, 有时也以完整的车衡随葬。有时也可能因车体保存不良而未能于发掘时发现其他的车构件。

1. A 型: 以车轮随葬

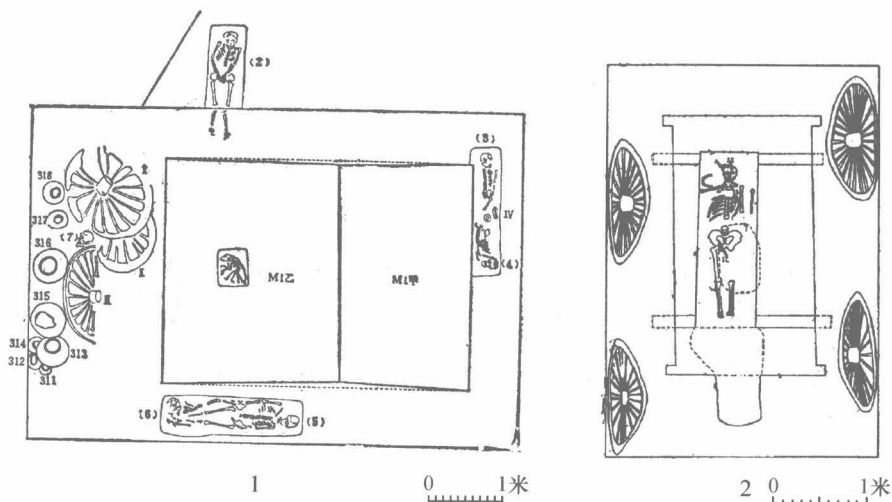
这一类墓将车轮置于二层台上。例如茹家庄 BRM1 二层台上或正或倒地放置了 4 个



图三二 甲类 B、E 型墓例

1. 临淄淄河店 2 号战国墓 (甲-B I 式) 2. 陇县边家庄 M5 (甲-B II 式) 3. 平凉庙庄 M6 (甲-E 式)

车轮（图三三，1）。更多的例子是将车轮两两相对地斜倚在坑壁上。如扶风黄堆 M4 东西二层台对称地倚立 4 个车轮（图三三，2）。为了使车轮更为平稳的倚靠在坑壁之上，许多墓葬在墓坑壁上设有榫槽，以放置车毂突出的一端。



图三三 乙类 A 型墓例

1. 茹家庄 BRM1 2. 扶风黄堆 M4

2. B 型：以其他完整的车部件随葬

洛阳北窑 M118 二层台上发现一组完整的铜车衡軛饰，出土时各部件内的朽木犹存（图六〇，3）^[18]。山西韩城梁带村 M27 内随葬车輿^[19]。

3. C 型：随葬两种以上的车部件

如包山楚墓 2 号墓南室内发现车軛、伞盖等车部件。

（三）丙类：墓葬内仅随葬车马器

依车马器的放置位置可分为以下几型。

1. A 型：置于墓道及墓室之内

见于前掌大 M3（图三五，1、2）。墓道底端发现铜毂饰、轴饰及害，其他车马器（如釜、镢、节约、泡等）发现于椁内近墓道处；节约置于棺内东侧。

2. B 型：集中置于椁盖板上

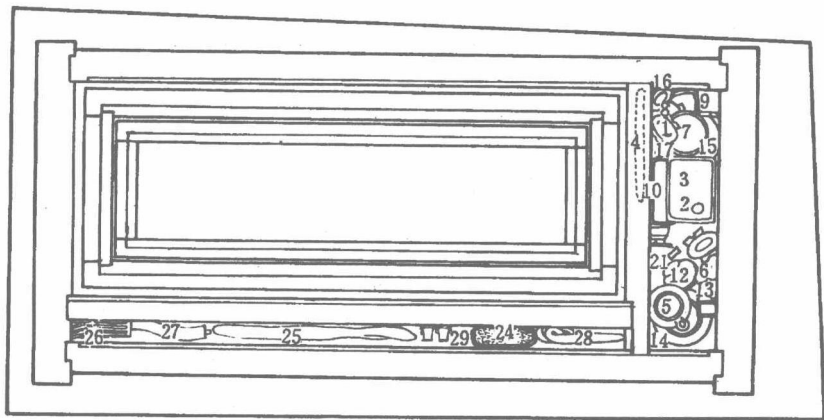
张家坡 M145 椁盖板上有一套马轡饰（图三五，3）。宝鸡竹园沟 BZM20 将车马器撒放在椁盖足端，二层台上另发现釜、害各 1 件。

3. C 型：集中置于二层台上

扶风杨家堡 M4 二层台上发现 2 件𡗗。琉璃河 II M251 将车马器与主要随葬品放置于二层台上（图三五，4）。

4. D 型：置于棺槨之间

棺槨之间是放置车马器的位置中最为普遍的一种。广泛发现于周原地区、洛阳、西安近郊地区、宝鸡獭国墓地、北京琉璃河遗址、北京昌平白浮 M3（图三六，1）、曲沃天马一曲村遗址、三门峡上村岭虢国墓地、浙川下寺楚墓、侯马上马墓地，等等。江陵九店东周墓地多将车𡗗及銜置于边箱之中（图三四）。



图三四 江陵九店 M410

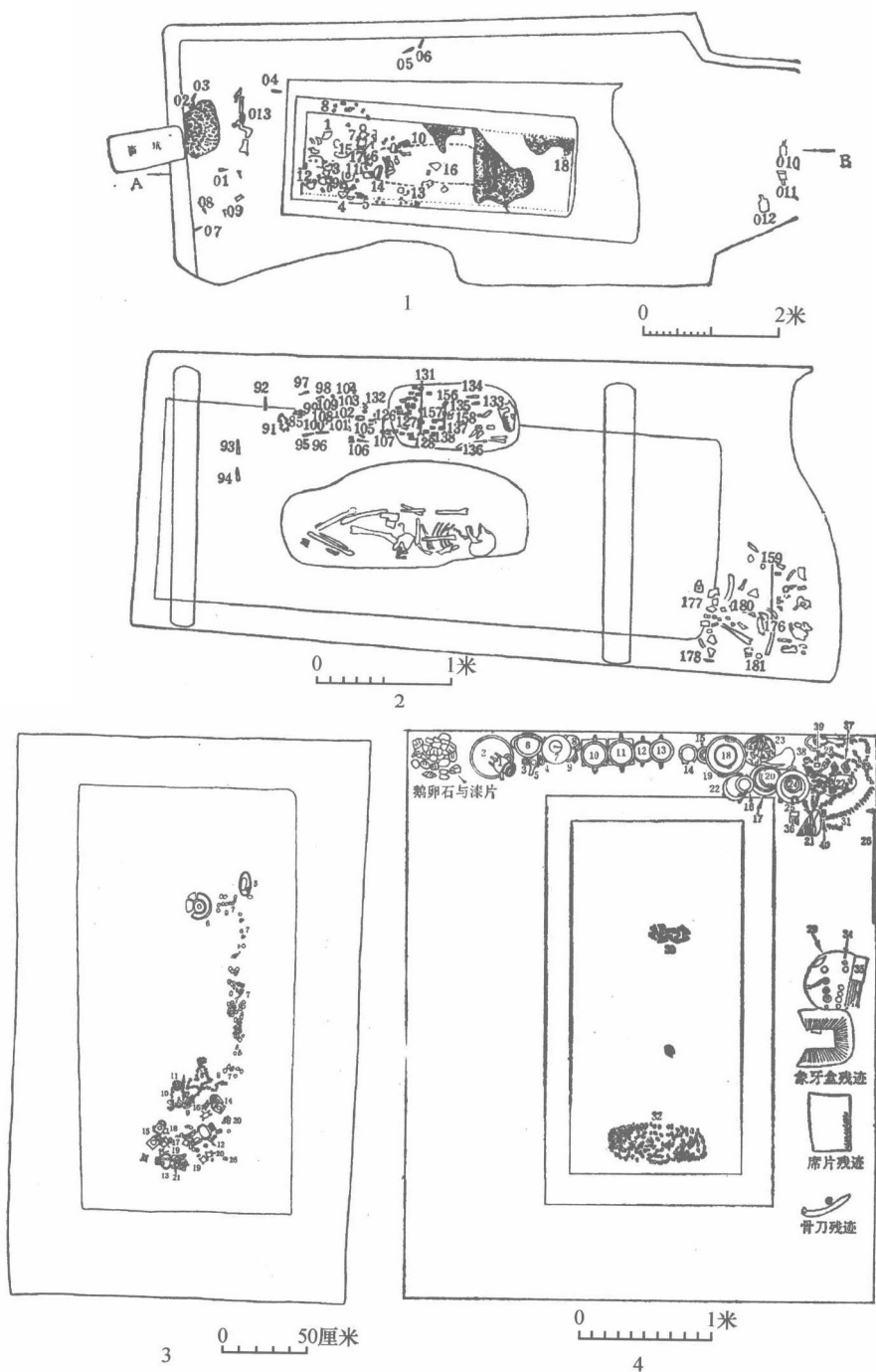
29. 𡗗

5. E 型：置于棺内

将车马器置于棺内的例子见于琉璃河 II M205、宝鸡竹园沟 BZM3。部分在棺内发现的车马器有可能是随着棺盖的塌陷而落入的（例如琉璃河 II M209）。琉璃河 II M205 的随葬器物均放置在棺内北部；宝鸡竹园沟 BZM3 随葬的车马器置于墓主头端（图三六，2）。

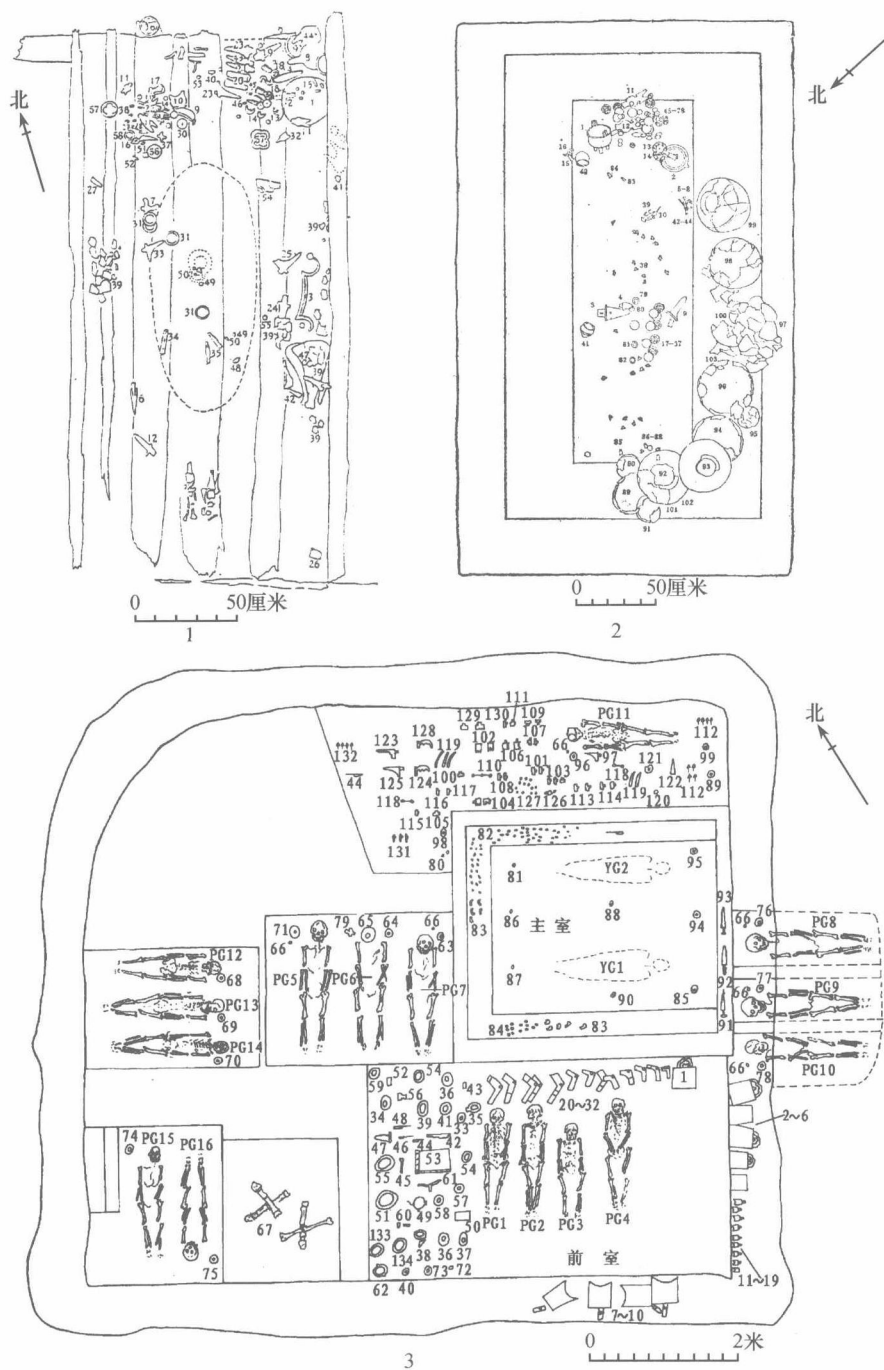
6. F 型：在墓室内专辟一处放置车马器

江苏邳州九女墩三号墩，除了将玉器置入主室外，其他随葬品均置于主室边上的其他坑室，车马器则置入专门的兵器车马坑内（图三六，3）。信阳 1 号楚墓左侧室放置车马器及少量兵器，信阳 2 号楚墓右侧室放置车马器及少量工具。



图三五 丙类 A、B、C 型墓例

1. 前掌大 M3 第 1 层 (010 韦、011 棺、012 轴饰) (丙-A 型) 2. 前掌大 M3 第 5 层 (127、135 釜、177 镰、136、137、157 节约) (丙-A 型) 3. 张家坡 M145 (椁盖板上为两套完整的铜马饰) (丙-B 型) 4. 琉璃河 II M251 (车马器集中于右上角, 包括 27 镰、37 节约等) (丙-C 型)



图三六 丙类 D、E、F 型墓例

1. 昌平白浮 M3 (车马器集中于北端) (丙-D 型) 2. 竹园沟 3 号墓 (车马器散置于中部)
(丙-E 型) 3. 九女墩三号墩 (车马器与兵器集中置于北室) (丙-F 型)

7. G 型：置于棺槨之外

将车马器置于槨外的现象多见于竖穴土坑墓以外的墓葬形式。

张家坡 M183 为洞室墓，墓内置一棺，车马器散置于棺木的四周及棺盖上（图六四，1）。张家坡 M285 也是置一棺的洞室墓，车马器及兵器被放置于葬具的南端（图六四，2）。

8. H 型：置干填土

洛阳北窑许多墓葬的随葬品都埋在填土之中,以 M347 为例,椁室上填土中的随葬品分层埋葬,从下至上第 1 层为礼器和马轡饰,第 2 层是兵器,第 3 层是车器^[20]。

墓葬内集中放置车马器的位置除以上 8 处之外，部分墓葬将车马器分置于两个位置以上。例如天马一曲村 M6210 的马器出于椁盖板上，车器出于棺椁之间；平顶山应国墓地 M1、长治分水岭 M126 的车马器也出于椁顶板与棺椁之间。

第四节 时代与特征

一、各种车马坑形态及埋藏方法使用的时间段

1. 车马坑形态使用的时段 (表二)

表二 各形态车马坑使用时段表

[illegible]

在整个先秦时期,长方形车马坑始终占着主流地位,坑的大小随着坑内埋藏车马的数目而调整。商代的车马坑坑形较不规整。西周以后,埋有单辆马车的车马坑的形态主要是取决于马车的形状与尺寸,而埋有多辆马车的车马坑形态主要取决于马车排列的方式。

2. 车马合葬坑埋葬方法的使用时段 (表三)

表三 车马合葬坑使用时段表

	第一期 (殷墟一、二期)	第二期 (殷墟三、四期)	第三期 (西周早期)	第四期 (西周中期)	第五期 (西周晚期至春秋早期偏早)	第六期 (春秋早期至中期)	第七期 (春秋晚期)	第八期 (战国早、中期)	第九期 (战国晚期至秦)
甲-A	√	√							
甲-Ba			√						
甲-Bb			√				√		
甲-C				√	√				
乙-A	√	√	√	√	√	√		√	
乙-Ba I			√	√		√	√	√	√
乙-Ba II			√	√		√			√
乙-Bb I			√	√	√				
乙-Bb II				√	√	√	√	√	
丙-A		√							
丙-B			√						

车马合葬是车马坑车马埋葬的主要形式。自商代晚期开始,整车葬与拆车葬一直是并存的,但以整车葬较为流行。商代晚期拆车葬以1坑1~2车为主。西周时期的拆车葬除多见于墓道内之外,也见于坑内放置5辆以上马车的大型车马坑。

整车葬车马坑发现较多。整个先秦时期都流行将马车与马放置如驾乘状^[21]。商代晚期到西周初期,以小型坑单车葬为主。西周早期偏晚以后,车马坑内的车马数目不断增加,到了春秋时期,临淄后李1号车马坑中更发现多达10车32马,排列成驾乘状的车群。战国时期有九连墩一号车马坑所见的23车车群。

将一个车马坑内的车与马分开排列的现象在属于西周早期的琉璃河ⅡM202CH、天马一曲村J4区2号车马坑、3号车马坑内均有发现,都是将车放置在马骨之上。属于西周晚期的M2012CHMK2及西周、春秋之际的虢国墓M2001CHMK1、春秋晚期的郑韩故城1号车马坑也是如此。马前车后的排列方式最早见于西周中期的茹家庄BRCH1、BRCH3以及长安花园庄M16,曲沃晋侯墓地一号车马坑为一坑两室,前室放马、后室置车。这种马前车后的排列方式或有车廄与马廄的意思。这种形式的车马坑在东周时期广泛流行于三晋地区,也为邻近地区,如中山国,所采用。

3. 车马分葬坑埋葬方法的使用时段（表四）

表四 车马分葬坑使用时段表

	第一期 (殷墟一、二期)	第二期 (殷墟三、四期)	第三期 (西周早期)	第四期 (西周中期)	第五期 (西周晚期至春秋早期偏早)	第六期 (春秋早期至中期)	第七期 (春秋晚期)	第八期 (战国早、中期)	第九期 (战国晚期至秦)
A	√			√				√	
B		√				√			
C	√						√		

车马分开埋葬的形式一般是大型墓葬或祭祀遗址的车马殉葬方式。

4. 墓葬内车马埋葬方法的使用时段（表五）

表五 各类车马埋葬方法使用时段表

	第一期 (殷墟一、二期)	第二期 (殷墟三、四期)	第三期 (西周早期)	第四期 (西周中期)	第五期 (西周晚期至春秋早期偏早)	第六期 (春秋早期至中期)	第七期 (春秋晚期)	第八期 (战国早、中期)	第九期 (战国晚期至秦)
甲-A I		√		√			√		
甲-A II		√		√					
甲-B I	√		√	√			√	√	
甲-B II				√		√	√		
甲-C				√					
甲-D				√					
甲-E									√
乙-A			√	√					
乙-B			√	√	√				
乙-C			√					√	
丙-A			√						
丙-B			√						
丙-C			√	√					
丙-D		√	√	√	√	√	√	√	√
丙-E		√	√						
丙-F								√	
丙-G			√						
丙-H			√	√	√				

由墓葬内的车马遗迹来看，主要是车及车马器两种。

车的埋藏一般见于规模较大的墓葬，车或置于墓道或置于椁盖板及二层台上，或置于椁顶以上的填土之中。西周时期墓葬中所见的马车多是拆散后置于墓道、椁顶或二层台上，少数墓葬是将整车置入墓室之中。不带墓道的墓葬除将整车置于椁顶或填土内，更多是将卸下的车轮两两相对地置于二层台、斜倚在墓坑壁上，在一些墓葬中也能见到将车舆等其他车部件置入的现象。在洛阳王城^[22]、山东地区^[23]以及甘肃秦地^[24]等地区的东周墓葬内，仍然常见于椁顶置车的做法。

商代晚期随葬车马器的墓葬很少，器类也十分简单。两周时期以车马器随葬的做法十分普遍，流行将大量车马器置于棺椁之间。西周时期流行以大量、成套的车马器随葬，不论是在车马器的种类、数量，乃至车马器埋藏的方法、位置，都十分多元。春秋晚期以后，除了少数大墓以较多的车马器随葬外，一般墓葬仅以少量的𨾏、辖、銜、𨾏作为车马的代表。

二、车马器埋藏与车马坑的分布及其时代特征

1. 商代晚期

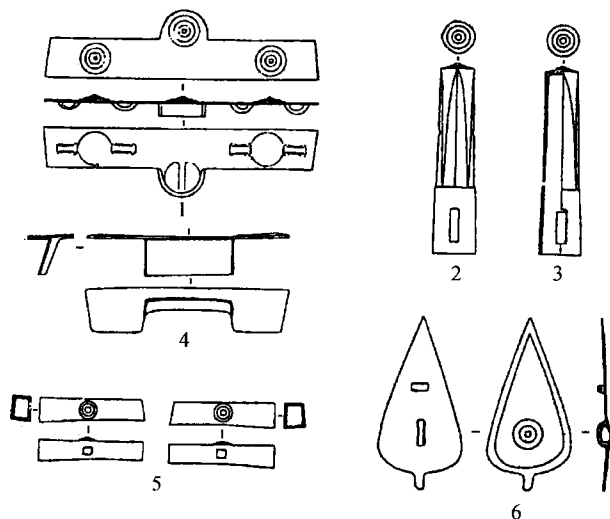
商代晚期马车的发现地点集中于安阳地区。安阳以外的地区则仅在山西浮山桥北，山东滕州前掌大、益都苏埠屯及陕西西安老牛坡等遗址发现过马车。其他地点仅发现零星的车马器。

商代晚期的车马坑以1坑1车最为常见，有时以上下相叠或拆车的方式放置两车。车马排列为驾乘状，通常有1~3个殉人，以1人殉葬最为常见，殉人一般放置在车舆后部下方。整车葬较为常见，拆车葬仅见于小屯乙七基址祭祀坑、西北冈祭祀遗址及刘家庄北地。除西北冈 M1136~1137 外，坑内车部件多放置有序，车马放置的方式基本仍保持着驾车时的状态。虽然以一坑一车为主，但经常以多个车马坑组成车队的形式^[25]。

不过，不论是整车、还是拆车，马匹一般放置于与车衡轭有关的位置上。车马坑均是长方形坑，但不太规范。许多时候坑的范围太小，容不下车轴、轮或軹，便将放置轴、轮或軹的部位向外扩大。这种现象也见于墓道内的殉车。如孝民屯东南 M698 便是在墓道的中部扩出置轮处，并于扩出的坑壁上再挖出毂槽以容纳车毂及车轴凸出的部分。

墓葬内葬车并不常见。少数墓葬如桥北 M1、M18 将车放置于墓道。墓室放置车马器的例子非常的少，仅见于妇好墓及郭庄 M6 等极少数的例子。带车马坑的大型墓葬，墓室内一般也不随葬车马器（除郭家庄 M172）。墓葬内发现的车马器的种类非常少，除安阳后冈大墓南墓道内发现散置的车器^[26]、殷墟西区 M166 出土2件衡末饰、1件节约之外，一般仅随葬銜、𨾏、泡等马器^[27]。

殷墟以外地区所发现的车马坑多与安阳地区的发现基本一致，但仍有一些地方特色。由马车的形态来看，前掌大出土的马车虽然在车马器上与安阳地区的发现并无二致，但车舆结构与安阳地区的马车有较大的区别。西安老牛坡车马坑 86XLⅢ1M27 发现的马车车舆结构不清，但与殷墟地区基本一致。M27 内的马车上所使用的车马器，在器形上与殷墟的发现一致，但在衡末饰、踵饰、舆饰的装饰上，采取了少见于殷墟地区的同心圆凸起纹饰（图三七）。先周文化地区虽然没有发现马车，但是这一地区于殷墟后期开始使用其自身的，以釜、犄角型当卢为代表的一套车马器系统^[28]，与商有显著的区别。这一方面说明了殷墟后期周人有自己的作坊生产不同于殷墟风格的器物，一方面似乎也表示着他们在晚商时期商的影响力逐渐减弱的同时，发展自身独特的文化。



图三七 老牛坡 M27 出土车马器

1. 踵饰 (M27: 8) 2、3. 轡 (M27: 5、M27: 6) 4. 帆饰
(M27: 7) 5. 舆饰 (M27: 3、4) 6. 衡末饰 (M27: 1)

2. 西周时期

西周时期的车马器普遍发现于周的势力范围之内，车马坑也普遍发现于西周的重要封国。江苏丹徒烟墩山西周墓发现了几件在装饰与形制上均异于关中、中原地区的联体衔镡、节约^[29]。或许当地存在不同于周的车驾系统^[30]。

西周伊始，在马车的形制或车马器的使用上便表现出与商不同的面貌。并在其势力范围内表现出极强的统一性。

西周早期的单车整车葬车马坑在形制与埋藏方法上和商代晚期的基本一致。一坑多车的车马坑也十分普遍。多车葬车马坑内的车马被左右或前后排列成车队，取代了晚商时期以多个单车葬车马坑组成车队的做法。许多车马坑内也不再将马匹放置于衡軛的位

置上，而是集中放置于车前或坑底。埋葬四车以上的车马坑多采取拆车的埋葬方式^[31]，通常是将马骨置于坑底，再于其上放置车的散件。大型马坑也时有发现。

墓葬内的车马随葬上，西周时期采用了较其他时期更为丰富多样的方法及内容。西周是先秦时期最强调车马器随葬的时代。墓葬内发现的车马器种类繁多，镳、衔、害、轭、軛、踵、当卢、马冠、銮、衡末饰等车马器在大、中型墓葬中十分普遍。一些墓葬明显地将车器与马器分开放置，说明当时将车器与马具视为两种不同的器类^[32]。不同的墓葬经常将车马器放置在墓葬内不同的位置，墓道、墓室、二层台、椁顶、棺椁之间及填土内均有发现。不过，一般仍以置于棺椁之间最为常见。

由已发表的材料看来，整车置入墓室的做法似乎较少^[33]。一般均将车体拆散后置入墓室，或仅以轮、衡或车舆为代表。将轮、舆置于墓道或二层台的现象最为常见，车轮斜倚在坑壁上。为了平稳放置车轮，更在坑壁上挖轂槽置轂。西周中期许多大型墓葬将大量且数目不相称的车轮、车舆、车衡置入墓道、墓室之中。

虽然车及车马器在形态上表现出极强的一致性，但是西周时期部分地区的车马埋藏方式又极具个性。其中以天马一曲村遗址及洛阳北窑的发现最具代表性。天马一曲村遗址的特殊性表现在车马坑的安排上。这里最早出现坑底置马、马上置车的车马排列方式，并且以多种不见于其他地区的车种随葬。除此之外，墓地内的单车葬均采用梯形坑，也是不同于同时期其他地区的发现。洛阳北窑西周墓地共发掘西周墓葬 348 座，整个墓地除发现 7 座马坑之外，没有发现任何一座车马坑（即使是在“中”字形大墓 M446、M451 附近均没有发现）。大部分的车马器发现于填土之中^[34]。除少数墓葬内发现车衡残迹外，大、中型墓葬都不见以拆散的车体结构随葬，但许多墓葬在坑壁上挖有轂槽，以两两相对的形式在填土中放置成套的铜轂饰，可能是以车轮随葬的一种俭省方式（也可能是木轮朽坏严重而未能保存）。北窑墓地将车马器分层埋藏在填土之内、不设车马坑、不以整车随葬的现象，与邻近的洛阳东郊及位于长安的张家坡墓地形成鲜明的对比。

3. 春秋时期

春秋时期的贵族对以车马器随葬的兴趣逐渐减低，而将注意力转移到以多种类型的马车随葬之上。而西周时期强调的车马器随葬也仅延续到春秋最初阶段。从春秋早期开始，各地似乎更重视车马坑规模的发展^[35]。这一阶段最为突出的莫过于对改变车舆结构的兴趣，这一现象明显地表现在各种车舆形式的出现，以及对车軛组构的不同尝试上。其中最为显著的是晋国赵卿墓陪葬车马坑内的发现^[36]。

虽然春秋时期车马遗迹的分布范围比西周时期更广，但是春秋时期随葬的车马器种类较西周时减少很多，至春秋早期偏晚，仅留下了最基本的害、轭、衔、镳，西周时期的銮已极少发现。墓葬内车马器的放置位置随墓室的结构而有所不同，土墩墓将车马器散置在墓室或置于特殊的坑位；山东莒南大店 1 号墓的墓室以土隔梁分成南北两部分，

南坑为椁室，车马器与其他随葬器同置于北边的器物坑内。一般竖穴土坑墓均将车马器放置于棺椁之间，少数同时放置于二层台和棺椁之间。

单车葬车马坑在秦地有较多的发现^[37]，其他地区多为两车以上的多车葬。整车葬的葬式也有地域上的区别。目前发现的晋地车马坑均为车马分室埋藏，车多前后有序地排列着；早期发现的车马坑马骨排列较乱，晚期以左右相次为主。坑内布局均为马前车后，并在车马坑内将车坑与马坑的范围区别出来^[38]。这种做法一直延续到战国时期，可见于辉县琉璃阁车马坑。

春秋时期虢国墓地车马坑采用了上车下马的车马分葬形式，可以作为两周之际中原中心地区车马埋葬方式的代表。郑韩故城1号车马坑，与虢国墓地一样，均是将车放置于马骨之上，但车轮卸下、斜倚于坑的四壁，木车的其他部分以三排前后放置。这一时期车马埋葬的方式以整车葬为主，拆车葬在新郑一带较为流行。郑国车马葬制的一般规律，是将马匹杀死后平铺在坑底，车轮卸下后侧靠在坑的四壁，车体则放在马匹身上^[39]。

楚地区则一直将车与马放置成驾乘状，左右相次地横向排列在窄长的车马坑内。这种做法在楚地区也是根深蒂固地一直延续到战国时期，属于战国晚期的淮阳马鞍冢1号车马坑也是如此。

秦在春秋早期即表现出与其他地区较大的差别。除了上一章所指出的，秦人所使用的马车与东方既不同步也不同调，在车马埋藏的形式上也与东方诸国有所区别。目前我们所能见到，属于秦人的车马坑多为整车葬（尤以1坑1车2马最为常见）、车马放置呈驾乘状，车马坑内多有殉人，表现出一种相对保守与传统的面貌。

江淮地区虽没有发现车马坑，但在一些土墩墓遗存中仍可见到为数众多的车马器^[40]。与西周时期丹徒烟墩山浓厚的本地色彩不同，这一阶段土墩墓内发现的车马器不论在形制与器类上均与关中、中原地区一致。车马器多与其他随葬器物散置在一起。属于春秋晚期的江苏邳州九女墩三号墩更于墓室内专门辟出一兵器车马坑，说明虽然江淮一带没有设置车马坑的习惯，但马车的使用亦是上层贵族的风尚，并深受中原地区的影响。

4. 战国时期

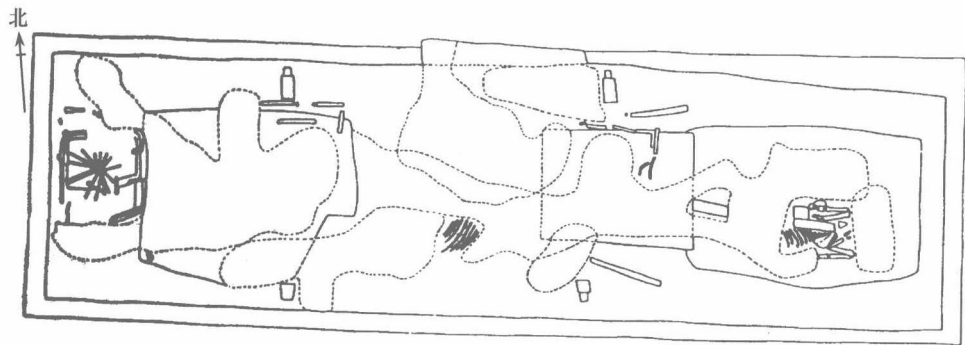
战国早期基本继承春秋晚期的传统，以𨾏、辖、銜、镳随葬于棺椁之间。墓葬内置车的做法多见于山东地区如长岛王沟M10、临淄淄河店2号战国墓，车体拆散后放置于二层台及椁顶。大型车马坑也延续前一阶段的传统，晋地多采用车前马后车这种车、马分葬的形式，马车前后排列，并在车马坑内将葬车与葬马的部位区隔开来，分为车坑与马坑两个部分。一般是延续春秋时期上马墓地的做法，在坑内设置生土隔梁，如辉县琉璃阁车马坑、邯郸百家村3、4号车马坑。中山王墓更以木构搭建车马坑，车坑与马坑之间以一木板搭成的隔墙隔开。单车整车葬也有将车马隔开的现象。洛阳中州路车马坑

内的车马虽放置呈驾乘状，但坑底有一木板，似乎是将车与马放置的位置区隔开来。

南方的车马坑以楚墓地内的发现为主，车马坑的坑形及放置方法也是延续春秋时期楚地的传统，将车与马放置呈驾乘状，左右相次排列。属于战国晚期的淮阳马鞍冢车马坑仍采取这种放置的方式。一般楚墓仅随葬少量车马器（𨾏、辖、衔、镳），放置于棺槨之间。部分大型墓葬随葬大量的车马器，例如曾侯乙墓内发现车马器 1227 件。这一些大型墓葬的墓室内均分为好几个室，车马器被集中放置于某一室内。除了𨾏、辖、衔、镳，一些墓葬内还以车伞盖、木雕髹漆车辘（前半部）随葬^[41]。包山 2 号墓的发现较为特殊，除了将车马器集中放置于南室，南室内还发现了多种拆卸下来的车軛以及完整的伞盖、车篷等车构件。或许说明了这些部件在当时不是与“车”视为一体，而是可拆卸、替换的部分。

秦也在其前一阶段的基础之上继续发展。凤翔西村发掘的 S1 车马坑为单车葬，车马放置呈驾乘状，并有一屈肢葬殉人。S2 为 1 坑 3 车，前后排列，前两车均配以 2 马，第 3 车前无马（图三八）。这一种将车马放置成驾乘状、前后排列的埋葬方式与春秋早期礼县圆顶山 98LDK1 的发现相似。属于晚期的平凉庙庄 M6、M7 将车马坑与墓葬合在一起，以及以马首代替骖马的做法，都是仅见于当地的特殊葬式^[42]。此外，秦墓虽设置车马坑，或将车、马放置在墓室中，但一般墓葬没有随葬车马器的传统，也是秦墓比较特殊的地方。秦公陵园车马坑多未发掘，我们不清楚其中车马排列的方式。由车马坑与主墓的安排看，雍城陵地的从葬车马坑均位于大墓的东墓道右侧或正前方；芷阳陵区虽然沿用了雍城陵地设置车马坑的制度，但在位置安排上出现变化，既有东也有西，位置不那么固定了^[43]。

战国晚期随葬马车的形态发生了较大的变化，栏杆式车軛马车的主流地位被封闭式车軛马车取代，甚至有以陶马代替真马的现象^[44]。但车马埋葬的方法没有改变。淮阳马鞍冢楚墓车马坑内仍保持楚地区的车马埋葬形式。秦传统的车马埋葬方式则显现在秦始皇陵铜车马坑的发现。



图三八 凤翔西村 S2 车马坑

第五节 其他现象与讨论

一、大车与小车的区别^[45]

在商代晚期以来的马车中，我们仿佛一直可以看到大车小车并存的现象。商代晚期发现的马车的尺寸似乎不太固定，轮径一般在 135 ~ 145 厘米，大者在 150 厘米以上。轨距 217 ~ 240 厘米、车舆宽度一般在 120 ~ 150 厘米、深度在 70 ~ 100 厘米、车辀在 300 厘米上下。孝民屯南地 M1、M2 发现的马车车轮特别小，轮径仅 122 厘米，但车舆的大小与一般马车无异。大司空村 M175 发现的马车车舆很小（94 厘米×75 厘米），却配有偏大的车轮（轮径 146 厘米）及偏长的车轴（280 厘米）。而郭家庄西南 M146（车舆宽 168 ~ 172、深 106 ~ 109 厘米）及梅园庄东南 M1（车舆宽 164、深 113 厘米）似乎是特大车舆马车，但车轮的大小与一般马车无异（马车尺寸见论文附表）。

西周开始，墓葬及车马坑内埋藏的马车即有明显的大车与小车的区别。东周时期随着多车葬车马坑的流行，我们可以在一些车马坑内看到有意识地将大车与小车排列在一起的现象。

目前我们可以区分出大小车的墓葬或车马坑有以下几例。

（一）墓葬内葬车

仅见于晋侯墓地，墓葬内葬车情况如表六：

表六 晋侯墓地葬车情况

单位号	性别	车数	葬法
M9	男	大车 7 乘	拆车置于填土及墓道
M13	女（M9 夫人）	小车 1 乘	拆车置于椁盖
M114	男	大车 3 乘、小车 1 乘	大车拆车置于填土，小车置于椁顶
M113	女（M114 夫人）	小车 1 乘	拆车置于椁顶
M6	男	大车 1 乘	拆车置于墓道底近墓室处
M7	女（M6 夫人）	小车 1 乘	整车置于墓道底近墓室处
M33	男	大车 5 乘	拆车置于二层台及椁顶，墓道不明
M32	女（M33 夫人）	小车 1 乘	整车置于墓道墓室交接处
M91	男	大车 1 乘	置于椁顶
M64	男	车 1 乘	置于椁顶

发掘者指出，晋侯夫妇所葬之车，在大小及数量上有明显区别，晋侯随葬大车数量往往多于夫人，而夫人墓所葬之车均为小车（轮径 120 厘米或更小），且每位夫人只有 1 辆。M13、M7 小车轮径仅 95 厘米，制作精美，装饰考究，其他构件也比大车小很多。

其高度明显不宜驾马，而只能驾以羊、鹿等动物。因此这类小车很可能就是高级女性贵族专用的娱乐车^[46]。在埋葬方法上，晋侯随葬之大车均采取同一时期流行于各地的拆车葬式，而夫人墓随葬的小车则是整车置入，在方法上有所区别。

（二）车马坑内葬车^[47]

1. 西周时期

已发现的西周时期车轮轮径一般在 135 ~ 145 厘米，车舆宽度一般在 130 ~ 160 厘米、深度在 80 ~ 110 厘米。但是轮径小的马车车舆并不一定较小，有时还大于一般的马车^[48]。两者之间没有绝对的关系。

依据晋侯墓地对小车的判断标准（轮径 120 厘米或更小，其他构件也比大车小），则我们目前发现车轮轮径小于 120 厘米的西周马车还有宝鸡茹家庄 3 号车马坑、洛阳老城 1 号车马坑、长家坡 35 号车马坑。这一些例子多为单独埋藏，或相当尺寸者同坑埋藏，没有特别将大车与小车同时并置。茹家庄 3 号车马坑内的 3 车车体尺寸虽较接近小车，但车舆结构及车上的装饰各有不同。这些马车均随殉马匹，所以与晋侯墓地夫人墓中所见的小车仍有所区别。

2. 春秋时期

属于东西周之交的虢国墓地 M2012CHMK2、M2001CHMK1 内埋葬的马车虽然在尺寸上不尽相同，但没有明显的大小车之别。

春秋时期临淄后李车马坑内有较明显的大小车区别。临淄后李车马坑的材料目前尚未完全发表，但由已发表的材料看来，大车为竖长方形车舆马车，发掘者认为这是一种“輜重车”^[49]，而小车应是一般的横方形车舆马车。

将具有明显大、小区别的横长方形车舆马车共置于一车马坑的做法见于浙川下寺 M2CH（图八〇）。该坑内埋车 6 辆，车马呈驾乘状左右相次排列，1、2 号车轮舆部分已不存，但由 3、4、5、6 号车车舆余下的部分看来，3、4 号车明显属于另一种小尺寸车舆的马车，其中的 3 号车制作细小而精巧，并涂有红彩^[50]。这些马车在结构上不太一致，或许包括多种不同功能的马车。

郑韩故城 1 号车马坑内发现的 20 辆马车结构大致相同，但在车舆的宽度上有较大的区别，最宽的舆广 1.68 米，最小的仅 1.06 米^[51]。不同宽度的车舆在实际使用时也应有区别（图一七）。

3. 战国时期

辉县琉璃阁车马坑 5 号车也是属于车体较小的马车，与其他小轮或小舆车不同的是，5 号车在车体的各方面都较同坑的其他马车小（图三九，3）。中山王墓 2 号车马坑

内四辆车的车舆都接近方形，其中3、4号车车舆明显较1、2号车小（图三九，1）。报告据伴出的铜铙及兵器，认为这两车是王之五路中的革路，而1、2号车分别是象路、金路^[52]。

湖北宜城罗岗CH1内埋马车七辆，1、2号车痕基本无存，5~7号仅部分留存，结构基本一致。报告中即将这7辆车分为大、小两类，其中2、6号为小车，余为大车（图三九，2）^[53]。2号车车体已不存，其判断的凭借是坑底的轮槽。将6号车与其他4辆马车相比较，6号车在车舆面积、轨距上与其他马车没有太大的出入，仅使用了特别小的车轮^[54]及较短的辔、轴。

楚地区所见的这种大车、小车并置的现象与车马放置呈驾乘状左右相次的传统是自春秋晚期一直延续下来的。这种大车、小车并置的现象仅见于1坑3车以上的车马坑，东周时期属于楚文化的两车葬车马坑内的马车尺寸均十分相近，是款式一致的马车^[55]。

属于战国晚期的淮阳马鞍冢楚墓2号车马坑内发现的14号车轮舆尺寸特别小，似为儿童游戏用的小车（图一五，7）^[56]。由坑内随葬泥马看来，该车或许仍是驾马的车。

综而言之，已发现的商代晚期马车车体尺寸并不固定，所见使用较小车轮的马车也不一定是一个特定的车种。并且，这些“小车”均驾马，与一些带车马器随葬的羊坑内的羊所驾的车必定不同。西周时期除曲沃一带的发现较为特殊^[57]之外，其他地方均不见晋侯夫人墓随葬的小型车。贵族女性墓葬葬车的例子不多，较为突出的是虢国墓地M2012CHMK2的发现。该车马坑虽发现两种不见于男性墓陪葬车马坑的马车，但车马坑内随葬的马车在尺寸上与男性墓车马坑内所葬的马车没有太大的区别。东周时期小型车发现较多，但大部分仅是将大车的全部或部分尺寸缩小，我们比较难确定这些小型车是一种特殊的类别或是大车的副车。

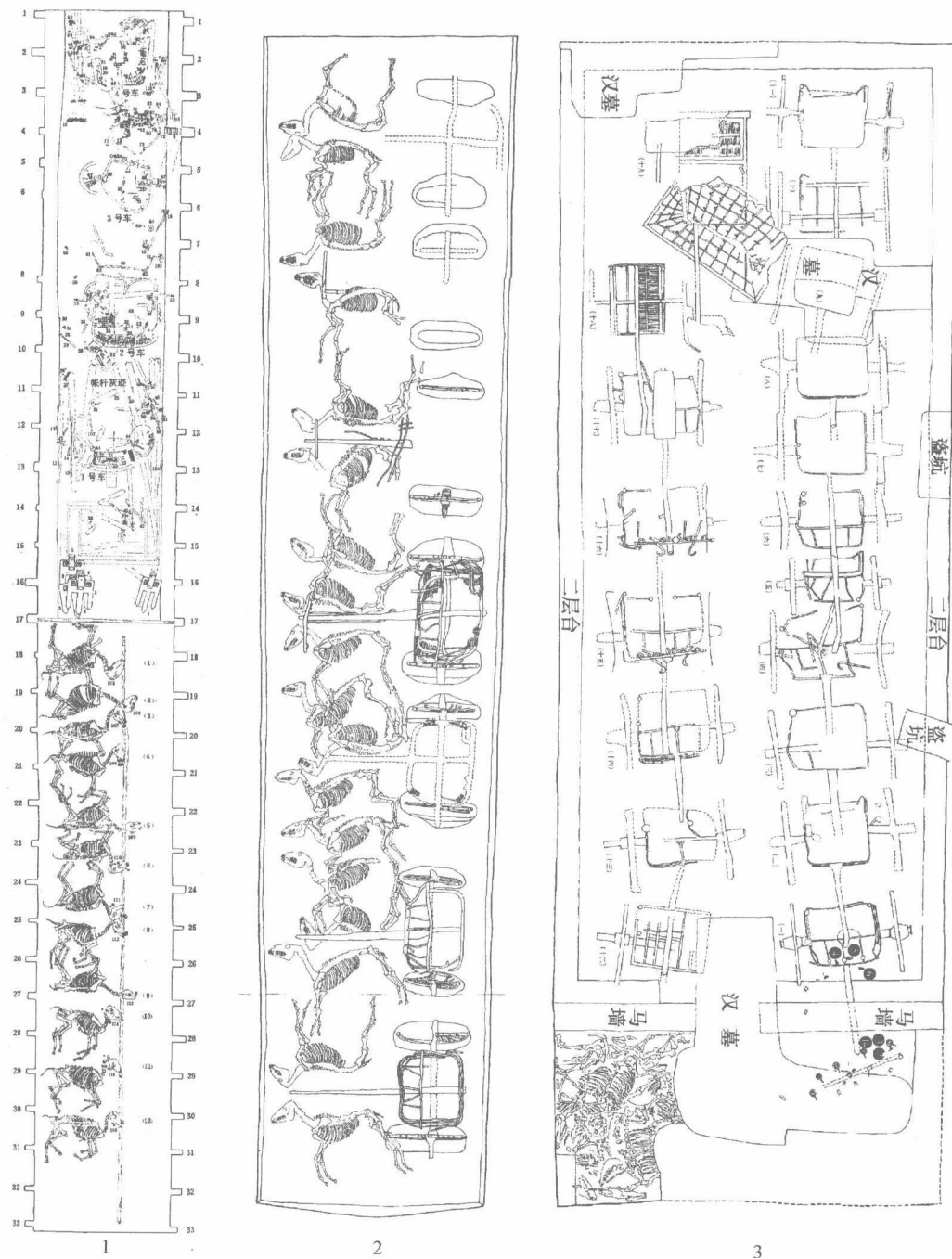
二、墓葬内所见的车的几种类别

先秦时期车的实体发现于墓葬及车马坑内，但大多毁损严重，使我们无法准确判断木车的结构。

若先秦时期变化最快、最多的车舆是决定车的功能的主要因素，我们可先将马车分为横长方形与竖长方形两大类，因为这关系着人在马车上可使用的空间。舆盘形状之下，以车轡结构的变化最为显著，所以可以作为分类上的第二个标准。

殷墟一、二期的马车以簸箕形车舆为主，三期的以横方形车舆马车为主。在横方形舆马车之中可以依据车舆的大小再分出一般的大舆车及车舆特小的小舆车（如大司空M175发现的马车），这种小舆车在西周早期遗址中也有发现（如张家坡35号车马坑）。

西周时期墓葬内多随葬竖栏横方舆马车，这种马车在形态上（除车轡结构）与商代晚期所见的横方形车舆马车基本一致。宝鸡茹家庄3号车马坑2、3号车均以髹漆木板构成车舆四壁，并且都不带车轼，或许表示其在乘坐或使用上与带车轼的竖栏车轡马车有所不同。天马一曲村车马坑内使用多种不同于其他地区的马车车种随葬，除常见的



图三九 战国时期大、小车并置的车马坑

1. 中山王墓2号车马坑 2. 湖北宜城罗岗 M1CH 3. 辉县琉璃阁车马坑

竖栏横方舆马车，更发现在竖栏车舆之外另围有薄木板的马车，而 J4 区 3 号车马坑 2 号车则为目前所见最早的竖长方形带篷车舆。

流行于西周时期的竖栏马车在功能及意义上应与晚商的横方形车舆马车有关系，而封闭式车舆马车应是一种与竖栏车舆马车较为接近的车种。曲村发现的竖长方形带篷车舆马车在功能及使用上则应与横方形车舆马车有较大的区别。

已发现的春秋时期的马车在车舆形态上虽多有变化，但仍以由西周时期发展而来的横长方形马车为主。虢国墓地 M2012CHMK2 的 15 号车为竖长方形车舆，其车轆车轼结构均与同坑的竖栏车轆横长方形马车一致，或许为横长方形车的一种变体。而 M2012CHMK2 的 8 号车车轆结构与其他同出马车不同（为方格车轆），车轼也较高（76 厘米），位列该车马坑内车的最前面，有可能是作为导车。赵卿墓陪葬车马坑内的一号圆舆车，也是一较为特殊的车种。

我们在战国时期的墓葬中能更清楚地将不同种类的马车辨识出来。最明显的例子见于临淄淄河店 2 号战国墓以及辉县琉璃阁车马坑。临淄淄河店 2 号战国墓二层台上发现 22 个车舆，该报告依车舆结构将之分为三大类：第一类即继承前阶段而来的带车轼的横方形车舆马车；第二类为不带车轼车，车舆较第一类宽广许多^[58]；第三类为无门粗疏竖栏车轆马车，车轆外围围上苇席，舆底仅铺设细竹竿，制作粗疏，与车轆制作精细、舆底铺设茵席的横方形马车截然不同，其功能也应如报告所推测的，是用来装载货物的栈车。属于春秋晚期的郑韩故城 1 号车马坑的发掘者将坑内发现的 22 辆马车依据车舆体积的大小分为大、中、小三种，并指出大车是躺卧用的安车，中型车可能是墓主的仪仗用车，其中的 18 号车粗壮结实并有护板，可能是兵车^[59]。不过大型车舆的结构与淄河店 2 号战国墓的第三类车较为接近，属于同一车种的可能性较高。

辉县琉璃阁车马坑也发现竖长方形车舆马车（18、19 号车），其舆底有皮带编织的痕迹，如果报告所述不误，19 号车上部有一大型伞盖，估计这是一种较高级的车种。所以，战国早期随葬马车的种类十分丰富，主流的横长方形车舆马车（带车轼与不带车轼两种）、粗疏的竖长方形马车以及精细的竖长方形马车均有发现。

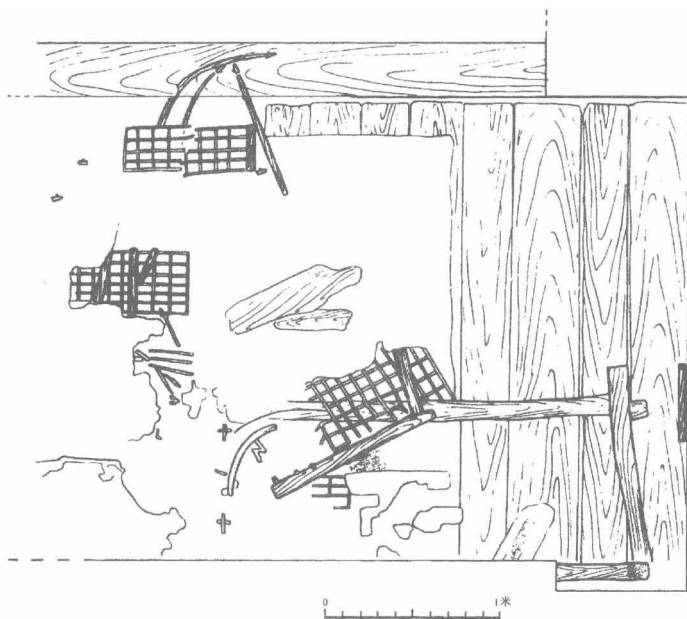
除秦以外，战国中期发现的马车已不见车轼，车舆面积也不断加宽加大，似乎是因应新的需求。这应是在战国早期不带车轼的横长方形车舆马车的基础之上发展而来的。战国晚期新出现了封闭式车舆马车，如淮阳马鞍冢 2 号车马坑 13 号车，将车舆分为前后室，并将后室完全封闭起来，使车主与驭手分离，加强了车舆的隐蔽性。而发现于淮阳马鞍冢 2 号车马坑 4 号铠甲车及秦始皇陵兵马俑 1 号坑的横长方形马车则更多地表现出与军事的联系。

传统上^[60]我们由车的功能将之分为战车（或被称为轻车，其中又常包括田猎之车）、乘车及运输车（即文献中所称的栈车或役车）三大类^[61]。

秦始皇陵铜车马 2 号车的第一铜轡上有朱书文字“安车第一”，说明与其一致的淮阳马鞍冢 2 号车马坑 13 号车也是安车，而战国中期中山王墓车马坑内的四辆加大车舆

马车、战国早期临淄河店2号战国墓1号车等，均制作精细、装饰华丽，在性质上也应是接近安车一类的马车。

秦始皇陵区发现的马车除铜车马外，不同的性质的俑坑内也发现形态不同的马车。如1号兵马俑坑内发现的横方形马车是作为战车使用；而新近发现的文官俑坑K0006内发现的马车车轡为较细的方格，并带有车伞盖，或许是与中山王墓2号车马坑内马车相近的乘车（图四〇）。



图四〇 秦始皇陵文官俑坑 K0006 内马车遗存

纵观整个先秦时期马车埋藏的发展，商代及西周时期埋藏的马车类型十分固定，种类非常的少。驾马以外的车以及专门作为运输的车虽然存在，但一般都不作为随葬品使用。晋地的葬车风俗与其他地区有显著的不同，曲沃一带发现的马车种类较多，车体结构也多有不同。如果随葬的马车也用于现实生活的话，那么，晋地的发现为我们提供了较多对当时使用的其他类型的马车的线索。东周时期所见的马车类型比西周时期多了一些，但都是零星的发现，横方形车舆马车仍为主流。从另一个角度来说，西周时期以极固定的车及车马器来随葬。春秋早中期之际以后，随葬的车马器不论在器类和数量上均逐渐减少，而车的种类逐渐增加，或许也表明了车在墓葬内的意义除了标明身份外，逐渐向多功能的方向发展。

我们至少可以确定，在随葬马车的选择上，横长方形马车始终是首要及必要的选择，到战国时期才将载重的大车随葬于墓葬之内。而早期横长方形车似乎具有战车、田车、乘车等的多重角色^[62]。这一类车的发现范围广，延续时间长，或许在功能上以及在不同时代内被赋予的意义都有所转换，要解决这一问题还需要更多方面——如甲骨

文、金文、铜器刻文图像、共存器物关系等——的材料来共同论证^[63]。

三、车马坑内所见车的等级

我们经常能在文献中见到关于马车等级的描述。在目前已发现的马车材料基础上，西周时期车的等级性较为明显，主要表现于车马器的丰俭以及驾车马匹的数量之上。

在西安丰镐（铜网厂大门正南宿舍楼基下）车马坑、北京琉璃河 1100 号车马坑、泃西张家坡 168（二号）车马坑、宝鸡茹家庄 1、3 号车马坑、长安花园庄 M3 六座一坑多车葬车马坑中，我们可以见到同坑马车之间的等级关系。

丰镐（铜网厂大门正南宿舍楼基下）车马坑内埋马车四乘，车马放置呈驾乘状、马车前后排列，车迹保存情况不佳。位于前面的两车驾 2 马、后面的 2 乘驾 4 马。车马坑内有形态特殊的车马器，但出土位置不详。估计位于后半的 2 乘 4 马车的规格较高。

琉璃河 1100 号车马坑内埋形式相同的马车 5 乘，中间的一辆带有伞盖，周围由其余 4 辆马车簇拥着，应该是该坑内规格最高的一辆马车。

张家坡 168（二号）车马坑内发现两乘大小相近^[64]、放置呈驾乘状、左右排列的马车。1 号车驾 4 马，除衡末饰外，车马上有完备的实用及装饰性的铜车马器。2 号车驾 2 马，车用少量的铜车马器^[65]，以海贝饰马。在等级上应低于 1 号车。

花园庄 M3 内埋 3 乘放置呈驾乘状、前后排列的马车。1、3 号车驾 2 马，马辔头以铜为饰、马身以贝为饰，3 号车马身以贝为饰，两车均带有銮铃；2 号车驾 4 马，马首有马冠，马辔饰由铜、贝、蚌等马器组合而成，是 3 辆车中规格最高的一辆。

茹家庄 1、3 号车马坑内各埋 3 车 6 马，车马分置。1 号车马坑破坏较严重，马车车舆结构不清楚，3 号车马坑内 3 车保存较好。两坑各有一乘不使用铜车器的木车以及一乘竖栏车轡马车。3 号车马坑 2 号车为一封闭式舆板车，车上所使用的铜车马器与竖栏车轡马车（1 号车）基本一致^[66]。1 号车马坑 2 号竖栏车轡马车是坑内马车装饰最多的一辆。由排列的顺序看，1 号车马坑将没有铜车饰的马车（3 号车）置于最后一辆，最多铜车饰的 2 号车（竖栏车舆马车）置于中间；3 号车马坑将没有铜车饰的马车（3 号车）置于车列之首，而竖栏车舆马车（1 号车）置于最后。报告指出，3 号车马坑的三乘车上均没有发现害、辖、銮，而 BRM1 中却陪葬有大量害、辖、銮^[67]。或许是将车器由车上卸下再置入墓室中^[68]。在茹家庄车马坑的发现中，除了不带铜车饰的马车规格似乎较低之外，我们很难准确地判断这六乘马车之间的关系。虽然两坑内马车的摆放方式很相似，但似乎又有很强的随意性，不是按照一定规律的有序排列。这种排列方式在意义上应与张家坡 168（二号）车马坑及花园庄 M3 不同。

所以，西周时期车马坑内所见马车的区别主要表现在车马器的使用以及驾马的数量上。车马器装饰越丰富，规格也越高，以铜装饰的马车规格上应高于以贝为饰的马车，

虽然也有如长安花园庄 M3 一般的、以铜、贝一起装饰的车马，但铜车马器丰俭的情况仍表述着层级或使用目的的不同。

春秋时期所见的车马坑与西周早中期有很大的不同。这一阶段，一车马坑内的马车在尺寸或驾马、车马器的使用上没有明显的区别。车马坑内或有少量形态不同的马车，但多表现马车种类的丰富性，而非等级上的差距。战国时期虽有如中山王墓 2 号车马坑可将 1、2 号车与 3、4 号车分为两级的发现，也有如临淄淄河店 2 号战国墓、淮阳马鞍冢车马坑内以多种不同功能的马车随葬的情况。秦始皇陵铜车马 1 号车作为导车的特征较为明显外，其他的秦车马坑内似没有明显的等级关系。

墓葬内葬车的情况比较复杂，牵涉着葬车、葬车马器、不葬车马器等多种情况，以及墓葬内车马器与其他器物的关系。个别之中又有更为复杂的层级及地域差异。对于墓葬内车马埋藏的等级差异，将于墓地分析之后再做综合性的讨论。

四、车马坑内的殉人与殉牲

1. 车马坑内的殉人

已发现带有殉人的车马坑有属于商代晚期的小屯 M20、M40、M202、梅园庄 M1、M40、M41、大司空村 M175、M292、M755、孝民屯南地 M1、M7、M698、郭家庄 M52、刘家庄北地 M348、安钢 M1~5、前掌大 M40、M41、M45、M131、M132；属于西周早期的胶县西菴、张家坡 167（一号）车马坑、张家坡 168（二号）车马坑、张家坡 185（三号）车马坑、张家坡 M192（四号）车马坑；以及属于东周时期的礼县圆顶山 98LDK1、凤翔八旗屯西沟道车马坑、凤翔八旗屯 BS101、凤翔西村 S1，等等。

车马坑内殉人的做法以商代晚期最为流行。在已发现的约 50 座商代车马坑中，半数以上随葬殉人。西周早期车马坑内殉人的做法并不普遍，目前仅见于胶县西菴以及沔西张家坡遗址的车马坑。东周时期仅在秦地车马坑内见到殉人，与秦人殉人习俗的流行有关。

商代晚期、西周早期多将殉人横向放置于车舆的后部或下部，殉人放置整齐，应是处死后再放入的，有较多的车马坑内设置放置殉人的浅坑。车马坑内一般殉葬 1 人，部分车马坑殉 2 人。殉葬 2 人的车马坑多将一殉人置于车舆的后部，另一殉人置于马的一侧^[69]。小屯 M20、M40、M202 殉人最多，各有 3 人。M20 内的 2 人放置于车舆后部，1 人置于车舆内。殉人的有无与车所配置的兵器或马车的装饰程度无关^[70]。

殉人放置的位置虽有一定的规律，但由小屯 M40 及梅园庄 M40 看来，有时也受制于车马坑的大小。小屯 M40 内的布局相当的拥挤，一殉人被置于车舆之下及马骨的一侧，车舆叠压在马骨之上，另外两个殉人则置于马骨头部的上方。梅园庄 M40 车马坑内埋一拆车一整车，拆散的车舆紧靠着车马坑的后壁，位于车舆后部的殉人则被较随意

的斜置于车舆后部,另一殉人则被安排于马骨的一侧。当拆散的车舆填满殉人应在的位置时,殉人便被埋葬于接近其应处位置的附近,作为一种权宜之计。也因此,商人^[71]在安排车、马、殉人时,似乎殉人的位置是最后考虑的对象。如此,则应与过去石璋如由小屯 M40 殉人的位置推测,“这三具人骨都是放在舆的前面,可能表示着车门开在前面以便上下”的说法无关^[72]。更可能表现的是殉人与车或马之间的关系。

关于殉人的身份,杨宝成由小屯 M20 中随葬三套武器、工具,“或认为此三人即是该车上的‘三武士’,或认为此三人即是文献上说的‘一车甲士三人’中者为御,左者为射,右者为击。”而其他车马坑内的殉人“皆为男性成年,多俯身直肢,无葬具,亦无随葬品,个别骨架下有席文。他们生前可能是车子的御手”^[73]。

见于商代晚期及西周早期的车马坑殉人的做法,也见于东周时期的秦墓中。在秦地的车马坑中,殉人的埋葬方法与前代有别。凤翔八旗屯西沟道车马坑(图四一,2)、凤翔八旗屯 BS101、凤翔西村 S1 殉人均屈肢^[74]竖向置于车舆中部下方的长方形浅坑中(图四一,3)。礼县圆顶山 98LDK1 殉人侧身屈肢放于马车车舆之内,右手握小玉饰,身上有朱砂,头左侧随葬一陶鬲^[75],其身份应不是一般的奴隶。研究者均认为车马坑内的殉人为御奴^[76]。

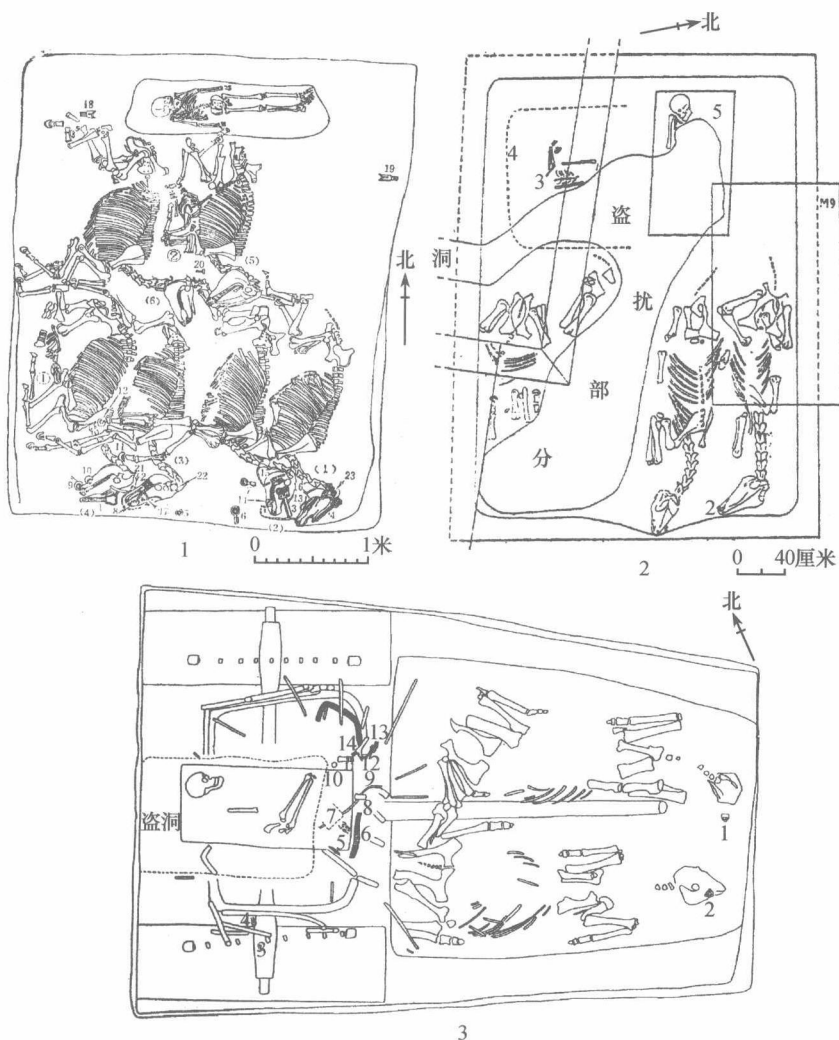
除车马坑内发现殉人,郭家庄 M51、M143、小屯 M164、琉璃河 M53CH、宋村 M2 等随葬车马器的马坑也有殉人。琉璃河 M53CH(图四一,1)、宋村 M2 内发现车器及马器,其余仅发现马器。仅发现马器的马坑内的殉人应与马有较强的关系。而琉璃河 M53CH 中的殉人附近发现一对车轭、前排马首附近发现銮铃^[77],殉人被置于马坑后部的浅坑中,接近一般商代晚期、西周早期车马坑内殉人的埋葬方法,更多地表现了与车的关系。郭家庄 M148 为随葬车马器的羊坑,也埋有一殉人。老牛坡 86XLⅢ1M30 马坑也见殉人。

2. 车马坑内的殉牲

车马坑内的殉牲以狗为主^[78]。坑内的犬只不是作为驾车之用,显示在马车被使用于某些活动时,狗在该活动(如狩猎等)中所具有的一些特殊且不可替代的功能。

商代晚期的车马坑未见殉狗。但桥北 M18 墓道内的马车与 36 只殉狗排列在同一平面上,显示了车与狗在商晚期可能已有密切的关系^[79]。车马坑殉狗的例子见于属于西周早期的洛阳东郊林校车马坑,其他如长安花园庄 M3(1、3 号车)、曲阜鲁故城 6 号车马坑、浚县辛村 3 号车马坑(12 车 72 马 8 犬)等西周车马坑也有发现。

东周时期殉狗的风气较西周时期更为兴盛,属于春秋时期的三门峡虢国墓地 1501(4~6 号车)、1727(3、5 号车)、M2001CHMK1(13 车 64 马 6 犬)、上马墓地 1(1 号车)、2(2 号车)、3(1、2 号车)号车马坑、赵卿墓车马坑(1、7、8 号车)、凤翔八旗屯车马坑^[80]、凤翔八旗屯西沟道、长武上孟车马坑,以及战国时期的洛阳中州路车马坑、淮阳马鞍冢 1 号车马坑(8 车 24 马 2 犬)等均有发现。



图四一 车马坑内的殉人

1. 琉璃河 M53CH 2. 凤翔八旗屯西沟道车马坑 3. 凤翔西村 S1

部分小型一车葬车马坑随葬一犬，大型多车葬车马坑内的部分马车随葬犬只，以一车一犬为主。

除上马墓地 1 号车马坑将殉犬置于 1 号车轡上的位置外，殉犬一般置于车舆底下或是车轮一侧。一般认为车马坑内发现的“这些狗当为殉葬的猎犬”^[81]。不过，早期的殉犬车马坑，如 1993 年洛阳东郊林校车马坑^[82]、长安花园庄 M3^[83]等车马坑内的马车明显不是作为猎车之用，殉犬在车马坑内的意义还有待更进一步的研究。

少数西周时期与车有关的马坑也见殉狗。天马一曲村 I2 区梯形马坑 M5160 内没有发现马车，但与其他梯形车马坑相对照，殉狗放置于约当车舆的位置。琉璃河 M53CH 马坑内也发现 2 只殉犬，与马骨放置在一起。

五、车马埋藏方法认识上的限制

在大量墓葬材料的基础之上，我们可以归纳出一些埋葬车马的基本方法，以及车马埋葬的一些特征。目前我们所能见到的材料多集中于中、小型墓葬，由于大型墓葬（尤其是东周时期）的发现较少，特别是王陵材料的缺乏，使我们在认识车马埋葬的等级问题上有明显的缺环。车马坑的材料相对来说较为零散，所以，虽然我们能在间隔较远的时段（例如三期与五期）看到一些承继关系，但是却缺乏有效的例证来证明这种发展的关系。此外，各个地区材料的不平均，也可能使我们对地域之间的差异造成误解。

第六节 小 结

先秦时期的墓葬葬车，不论是在车马埋藏的方法，或是马车种类的选择上，都具有相当的变异性，而非简单地对传统的延续。这当然是与当时社会的具体情况以及对死后世界想法的不同有关。所以，对于不同时间段及不同地域之间，车马坑、墓葬葬车的方法及内容上的不同，我们毋宁将之视为适应不同社会现状或是地域风俗之下的一种选择，而不去过分的强调车马坑的形态、坑内的埋藏方式或所埋马车、器物种类的等级关系。

在车马坑的布局上，商代晚期的葬车方法比较单调，几乎所有的马车都放置成驾乘状。西周开始，车马坑内的两大葬车方法——将车马放置为驾乘状排列以及将车与马分开排列——同时流行，到了春秋时期分别被不同的文化区继承，并进一步发展。晋、中山等地发现的大型车马坑多采取车马分置的形式，而楚地、山东一带则以驾乘状的车队行列为主。李自智即曾指出，呈驾乘状态放埋的车马主要象征着死者灵魂的出行，而车马分置的车马坑则更多的是作为死者所拥有车马财富的一种显示，代表着墓主人的车马厩^[84]。而我们在许多墓葬、车马坑内见到将车轮卸下放置于坑壁的做法，也表现了先秦时期人们在储藏闲置的马车时，所采取的收纳方法。

墓葬内的车马埋藏与车马坑逐渐扩大的现象不同，在西周时期极度发展以车、车马器殉葬之后，东周时期墓葬内发现的车马器种类大大地减少了。西周时期实用与装饰车马器并重的做法逐渐被破坏，除少数大墓，墓葬内仅留下数量极少的实用车马器。

商代晚期及西周时期的发现，向我们提示了仅有极少类别的马车被用来随葬，当时社会上所使用的车的种类，仍远远超过我们目前的认识。而西周时期随葬的马车在礼仪性铜车马器的帮助下，形成了一种相对固定的葬车系统。并且，在较多的情况之下向我们展示了车队当中的层级关系。但这种随葬车队中的层级关系似乎在西周晚期就已经不存在了，在春秋早期的车马坑中，我们只能见到以相同的车进行排列，标志车马坑内车

与车之间的关系的车马饰已经被完全去掉了。在战国时期的车马坑中，我们更清楚的见到葬车种类的改变，即是由过去以单一或近似的车种随葬，改变为以多种不同功能的马车随葬。现实生活所使用的其他类型马车更多地被置入墓室、车马坑中（如临淄淄河店2号战国墓、淮阳马鞍冢楚墓等），这应该与为死者重建现世生活的观念有关。

注 释

- [1] 如战国时期所见的曲尺形车马坑经常被视为生人使用的车马厩的形态。
- [2] 安阳梅园庄 M40 内埋二车，但二车上下叠压放置，所以车马坑的尺寸近于一辆车；小屯 M20 内也埋二车，但该车马坑为拆车葬，二车使用的空间近于单车葬。
- [3] 如殷墟西区 M1613、前掌大 M40、M131。马坑如郭家庄 M50 也修成梯形。
- [4] 秦公雍城陵园凸形车马坑在形态上较接近长方形车马坑，在窄的一端凸出墓道。
- [5] 指车与马放置于同一个坑中，战国时期多见的在大坑之内再分出车坑与马坑的做法也属于这一类。除少数车马合葬坑为祭祀遗迹外，一般车马合葬坑都是作为某一或某群墓葬的殉葬，因此在讨论这些车马合葬坑的时候应该考虑到其与主墓埋葬内容的关系。这里先将作为墓葬陪葬的车马坑与其主墓分离开来，只讨论车马坑内的埋藏内容及方法，对于车马坑与其主墓之间的关系，留待到第三节讨论墓葬车马埋葬方法时再进行讨论。
- [6] 刘一曼：《安阳殷墟刘家庄北地车马坑》，《中国考古学年鉴·1993》，文物出版社，1995年6月，页178。
- [7] 如已发表的山东滕州前掌大墓地发现的5座车马坑，4车两马背部相对，1车两马腹部相对（中国社会科学院考古研究所：《滕州前掌大墓地》，文物出版社，2005年11月，页124~136）。
- [8] 中国社会科学院考古研究所安阳工作队：《河南安阳市梅园庄东南的殷代车马坑》，《考古》1998年第10期，页48~65。
- [9] 张学海、罗勋章：《齐故城5号东周墓及大型殉马坑的发掘》，《文物》1984年第9期。
- [10] 刘得桢、朱建唐：《甘肃灵台县景家庄春秋墓》，《考古》1981年第4期，页300。
- [11] 刘富良、安亚伟：《洛阳：从车马坑找到东周王陵》，《文物天地》2002年第2期，页15。
- [12] 赵海洲：《东周秦汉时期车马埋葬研究》，郑州大学博士学位论文，2007年，页44。
- [13] 陕西周原考古队：《扶风黄堆西周墓地钻探清理简报》，《文物》1986年第8期，页57。
- [14] 山东大学历史文化学院考古系：《长清仙人台五号墓发掘简报》，《文物》1998年第9期，页18。
- [15] 中国社会科学院考古研究所：《张家坡西周墓地》，中国大百科全书出版社，1999年6月，页20。
- [16] 中国社会科学院考古研究所：《张家坡西周墓地》，中国大百科全书出版社，1999年6月，页34。
- [17] 甘肃省文物考古研究所：《甘肃秦安上袁家秦汉墓葬发掘》，《考古学报》1997年第1期，页76。
- [18] 洛阳市文物工作队：《洛阳北窑西周墓》，文物出版社，1999年4月，页258。
- [19] 见《陕西梁城韩带村两周遗址》，国家文物局主编：《2005中国重要考古发现》，文物出版

社, 2006 年 5 月。

- [20] 洛阳市文物工作队:《洛阳北窑西周墓》, 文物出版社, 1999 年 4 月, 页 43。
- [21] 即便是商代晚期小屯乙七基址前发现的拆车葬车马坑, 车马的排列也都呈驾乘状。
- [22] 见《洛阳东周大型墓地及车马坑群》, 国家文物局(主编):《2003 中国重要考古发现》, 文物出版社, 2004 年 4 月, 页 80~83。
- [23] 如山东新泰周家庄 M68(《山东新泰周家庄东周墓葬的发掘》, 国家文物局(主编):《2003 中国重要考古发现》, 文物出版社, 2004 年 4 月, 页 85) 及临淄淄河店 2 号战国墓。
- [24] 如前述甘肃平凉庙庄等。
- [25] 如小屯乙七基址前的车马坑、殷墟西区 M93、郭家庄 M172、M160 陪葬的车马坑群。
- [26] 原报告指出, 后冈大墓南墓道内发现车器的位置曾经过盗掘者的扰乱(石璋如, 1948: 34~35), 我们不能确定当时只是随葬车器, 或是曾在墓道上放置马车。
- [27] 即使是殷墟妇好墓内也仅发现两件铜镢。
- [28] 吴晓筠:《商至春秋时期中原地区青铜车马器形式研究》,《古代文明》第一卷, 文物出版社, 2002 年 4 月, 页 248。
- [29] 这里指称的几件车马器是在与中原的銜、镢、节约的形式相比较之下而认定的。至于其是否被使用为车马器还需更进一步的材料与讨论。
- [30] 江淮地区在商代晚期即有车马器的发现。安徽颍上赵集王拐村征集的商代车器与殷墟地区的发现一致。西周时的江淮地区不见周系车马器, 仅于烟墩山发现这些非商非周、具有本地特色的车马器。
- [31] 唯一的例外是郑州洼刘西周墓地发现的 2 号车马坑。
- [32] 如天马一曲村 M6210 将马器置于椁顶, 车器置于棺椁之间; 晋侯墓地 M113 车器置于椁内东北角、马器置于椁内西南角; 张家坡 M170 的马轡头饰被单独埋藏在填土之中, 车器则被放置于棺椁之间, 部分拆卸下来的车体结构, 如轮、衡等, 直接置于墓道或棺椁之上; 虢国墓地 M2012 则将銮等车器置于外椁盖板上, 銜镢等马具置于棺椁之间。
- [33] 随着墓室内椁顶板的塌陷, 或是木车腐坏情况过于严重, 无法保存, 而致使考古工作无法准确判断车迹的完整情况以及最初埋藏时的具体位置。
- [34] 洛阳北窑墓地仅 M501 的车马器发现于棺内。少数墓葬(如 M118、M534 等)的部分车马器发现于二层台与椁顶上。M451 墓道填土发现车马器及木衡 1 根外, 其余墓葬内的车马器皆出于墓坑填土之中。
- [35] 目前已发现的最早的大型整车葬车马坑为西周末期的虢国墓地 M2012CHMK2, 而春秋早期最流行的方格车轡马车也最早见于此。
- [36] 晋国赵卿墓 M251 陪葬车马坑内共发现马车 15 辆, 车舆形态及车轡组织多有变化, 其中尤以未见于其他墓地的 1 号圆舆车、4、9 号带扶手车最为特殊, 与其他墓地发现的马车形式相比较之下, 似乎具有相当的实验性。
- [37] 除凤翔八旗屯 BS26, 属战国时期的陕县东周墓(后川村西) M2129、M2152 车马坑也是一车二马。
- [38] 上马墓地 1、3 号车马坑坑底部置马处为一小块凹陷, 赵卿墓陪葬车马坑呈曲尺型, 将车、马放置的位置区别出来。

- [39] 《新郑郑韩故城春秋贵族墓葬与大型车马坑》，国家文物局（主编）：《2001 中国重要考古发现》，文物出版社，2002 年 9 月，页 59。已发表的郑国车马坑材料很少。
- [40] 相较于春秋时期其他地区墓葬内的发现来说。
- [41] 如长沙浏城桥一号墓、江陵天星观 1 号墓，淮阴高庄战国墓则随葬铜軎首及铜舆饰。
- [42] 与其他葬车墓葬不同的是，这两座墓葬均于墓室一侧辟出一室放置车马，车马放置的方式与车马坑内的摆放方法一致，均为一车四马（二驂马以马首替代），呈驾乘状。与只在墓室内放置马车的墓葬形式有所区别，应视为一种将墓葬与车马坑结合的墓葬型式。
- [43] 王学理、尚志儒、呼林贵等：《秦物质文化史》，三秦出版社，1994 年 6 月，页 301。
- [44] 见于淮阳马鞍冢楚墓 2 号车马坑。
- [45] 田野所见马车尺寸见附表。
- [46] 刘绪、徐天进：《关于天马一曲村遗址晋国墓葬的几个问题》，《晋侯墓地出土青铜器国际学术研讨会论文集》，上海书画出版社，2002 年 7 月，页 47~48。
- [47] 部分车马坑内的马车也有明显的大小区别，但其区别是功能（如乘车、运输车等）上的而非在同一类作为乘车的基础之上的大、小区别（如天马一曲村 J4 区 2 号车马坑内马车的区别似乎更倾向于功能的区别），这一类车马坑不在本段的讨论范围。
- [48] 如琉璃河 IM52CH2 轮径 120 厘米，车舆宽 150、深 110 厘米。
- [49] 王守功、王永波、李振光：《临淄后李一号车马坑发掘与保护纪实》，《文物天地》1993 年第 1 期，页 5~6。
- [50] 河南省文物研究所、河南省丹江库区考古发掘队、淅川县博物馆：《淅川下寺春秋楚墓》，文物出版社，1991 年 10 月，页 209~210。
- [51] 《新郑郑韩故城春秋贵族墓葬与大型车马坑》，国家文物局（主编）：《2001 中国重要考古发现》，文物出版社，2002 年 9 月，页 60。
- [52] 河北省文物研究所：《誉墓——战国中山国国王之墓》，文物出版社，1996 年 2 月，页 515。
- [53] 湖北省文物考古研究所、襄樊市博物馆、宜城县博物馆：《湖北宜城罗岗车马坑》，《文物》1993 年第 12 期，页 3。
- [54] 6 号车轮轮径仅 102 厘米，其余 4 辆马车的轮径在 130~140 厘米，轮辐均为 26 根。
- [55] 东周时期楚地区一坑埋两辆相近马车的车马坑如淅川下寺 M36CH、江陵九店 M104 车马坑。
- [56] 该车的具体情况尚未发表，这里转引自刘永华：《中国古代车舆马具》，上海辞书出版社，2002 年 1 月，页 45。
- [57] 天马一曲村遗址车马坑内埋的马车种类特别多，与同时期的其他地区不同。
- [58] 第一类车以 20 号车为例，舆宽 126、深 120 厘米；第二类车以 1 号车为例，舆宽 172、深 122 厘米。
- [59] 《新郑郑韩故城春秋贵族墓葬与大型车马坑》，国家文物局（主编）：《2001 中国重要考古发现》，文物出版社，2002 年 9 月，页 60。
- [60] 强调的是主要由文献而来的观念。
- [61] 郭宝钧则将商周时期通行的车类分为两种，一种是驾牛的车，用于农村载重；另一种是驾马的车，用于乘坐（乘车）、战阵（兵车）或田猎（田车）。
- [62] 其作为战车的特征表现于车马坑内多放置兵器以及墓葬内车马器与兵器经常被放置在一起；

作为田车的现象表现在殉狗以及共出的田猎工具（弓箭等兵器）；而作为乘车的特征则表现在整齐且装饰华丽车马器的车队，以及銮等标志等级身份的车马器在墓葬内经常与其他车马器区隔开来，单独与铜礼容器放置在一起。

- [63] 这一问题将留待于余论中讨论。
- [64] 2号车舆、辀稍小一些。
- [65] 仅有害、辖、衡末饰。
- [66] 数量及形态基本一致，仅1号车多了铜踵饰。
- [67] 卢连成、胡智生：《宝鸡強国墓地》，文物出版社，1988年10月，页397。
- [68] 但墓室内发现的车马器与车马坑内的车马数不符。
- [69] 如梅园庄 M40、郭家庄 M51。
- [70] 商代晚期殉人与兵器的共出情况参见杨宝成：《殷墟文化研究》（武汉大学出版社，2002年2月）128、129页之《殷墟出土车子统计表》。
- [71] 这一类车马坑仅见于商代晚期。
- [72] 石璋如：《小屯遗址的发现与发掘：丙编：北组墓葬》，台北：历史语言研究所，1970年，页168。
- [73] 中国社会科学院考古研究所：《殷墟的发现与研究》，科学出版社，1994年9月，页144～145；杨宝成：《殷墟文化研究》，武汉大学出版社，2002年2月，页136～137。
- [74] 83凤翔八旗屯车马坑、凤翔西村 S1 为侧身。凤翔八旗屯 BS101 为仰身，并盛殓于一木匣内。
- [75] 甘肃省文物考古研究所、礼县博物馆：《礼县圆顶山春秋秦墓》，《文物》2002年第2期，页22。
- [76] 尚志儒、赵丛苍：《陕西凤翔八旗屯西沟道秦墓发掘简报》，《文博》1986年第3期，页8；尚志儒、李自智：《陕西凤翔西村战国秦墓发掘简报》，《考古与文物》1986年第1期，页17；甘肃省文物考古研究所、礼县博物馆：《礼县圆顶山春秋秦墓》，《文物》2002年第2期，页22；王学理、梁云：《秦文化》，文物出版社，2001年4月，页197。
- [77] 銮铃不见于琉璃河 M53CH 以外的马坑，仅见于车马坑中，应可视为马车的代表。
- [78] 1976年于凤翔八旗屯发现的车马坑内发现有牛、羊、猪等头骨和四肢。这些动物可能是作为举行葬礼时的祭祀牺牲埋入坑内的（吴镇烽、尚志儒：《陕西凤翔八旗屯秦国墓葬发掘简报》，《文物资料丛刊·3》，文物出版社，1980年5月，页76）。甘肃平凉庙庄 M6、M7 车马坑的位置也随葬牛头、羊头、肢骨。甘肃秦安上袁家 M6 车马坑部分除随葬牛、马、羊头外，还可能于近于车舆后部的位置随葬一犬（该墓车马坑内的车迹已不存）。秦墓中所见的牛、羊、猪等头骨和四肢等与完整的狗及马在性质上有所不同，前者是作为食物的祭享，后者则是作为具有实用意义的动物。
- [79] 见桥北考古队：《山西浮山桥北商周墓》，《古代文明》第5卷，文物出版社，2006年12月，页363。
- [80] 1976年于凤翔八旗屯发现之四座车马坑中的部分车马坑也有殉狗（吴镇烽、尚志儒：《陕西凤翔八旗屯秦国墓葬发掘简报》，《文物资料丛刊·3》，文物出版社，1980年5月，页76）。
- [81] 山西省考古研究所、太原市文物管理委员会：《太原晋国赵卿墓》，文物出版社，1996年12月，页198。

- [82] 该车马坑内的车马除配备完整的车马器，更于填土内发现原始瓷及铜礼器（洛阳市文物工作队：《洛阳林校西周车马坑》，《文物》1999年第3期，页4~5）。
- [83] 该车马坑内有相当多的车马器，报告更认为一号车为导车、二号车为主车、三号车似为妇人乘坐的翟车（陕西省文物管理委员会：《西周镐京附近部分墓葬发掘简报》，《文物》1986年第1期，页1）。
- [84] 李自智：《殷商两周的车马殉葬》，《中国考古学研究论集——纪念夏鼐先生考古五十周年》，三秦出版社，1987年12月，页230。

第四章 车及车马器所在墓地内的区位分析

在前文的基础之上，我们把现象放到墓地里，在一个较集中的区域及时间段内，检讨墓葬与墓葬之间的层级问题，以及车、车马器与其他器物之间的关系。

第一节 晚商至西周

一、案例一：安阳殷墟地区

殷墟地区为晚商的中心所在，目前已发现的商代车马坑、车马器主要集中在这一个区域。由发现车马坑及车马器的单位的所在位置来看，主要可以分为祭祀遗迹以及墓葬两大类。车马祭祀遗迹仅见于与王室活动相关的侯家庄西北冈东区祭祀区及小屯乙七基址前的祭祀区，而墓地内车马埋葬的现象分布较广。以下由墓葬发现较为集中的殷墟西区、郭家庄，以及车马祭祀坑密集的小屯北组墓葬来讨论商代晚期的葬车。

（一）殷墟西区

殷墟西区^[1]墓葬位于殷墟西部，处于白家坟、梅园庄、北辛庄、孝民屯之间。中国社会科学院考古研究所安阳工作队在 1969 ~ 1977 年间发现了 1003 座商代墓葬，5 座车马坑，并对其中的 939 座商代墓葬和 5 座车马坑进行发掘。这批墓葬较有规律地集中分片分布，依据分布情况，发掘者将这些墓葬分为 8 个墓区^[2]。其中的三、四、六、七区内发现车马遗迹。均属于殷墟四期，故以下仅据这四区的材料进行讨论。

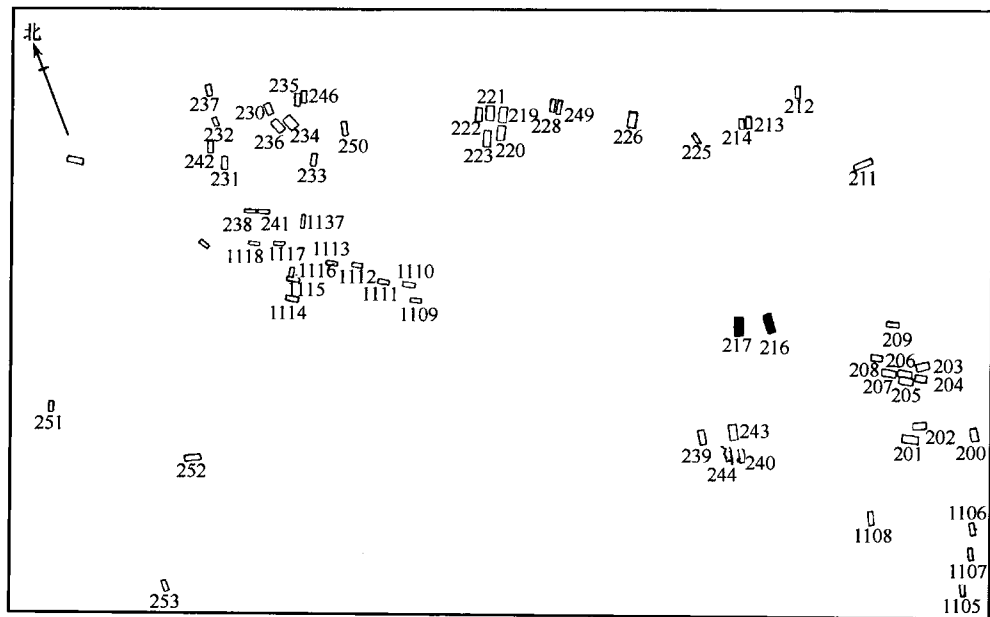
1. 葬车墓葬在墓地内的位置

（1）第三墓区（图四三）

第三墓区发现商墓 389 座，发掘 369 座。其中 2 座有车迹，一座随葬马镳。发现车马遗迹的墓葬在全墓区内约占 0.8%。

该墓区内有 5 座单墓道墓，4 座集中埋葬于墓区的西北部，应是这一墓区等级最高的墓葬群，另一单墓道墓位于墓地西区的中部，似未发掘。4 座单墓道墓葬中的 1 座于墓道内随葬马车（M698）（图四七，2），1 座于墓道内发现车轮（M701）遗迹（图四七，1）。另有一座带腰坑的一棺墓葬（M825）发现车马器，位于墓区南端。盗扰严重。

（2）第四墓区（图四二）



图四二 殷墟西区第四墓区墓葬分布图（黑色填充者为随葬车马的墓葬）

第四墓区发现商墓 62 座，发掘 60 座。其中仅 2 墓发现车马器（M216、M217）。约占全墓区的 3%。

这 2 座墓为 1 棺 1 椁带腰坑竖穴土坑墓，规格相当，紧靠在一起，应是夫妻关系的夫妇异穴合葬墓。在位置上与该墓区其他墓葬相对隔离，墓室面积、棺椁数及随葬品均为该墓区之首，应是这一区等级最高的墓葬。

（3）第六墓区（图四四、图四五）

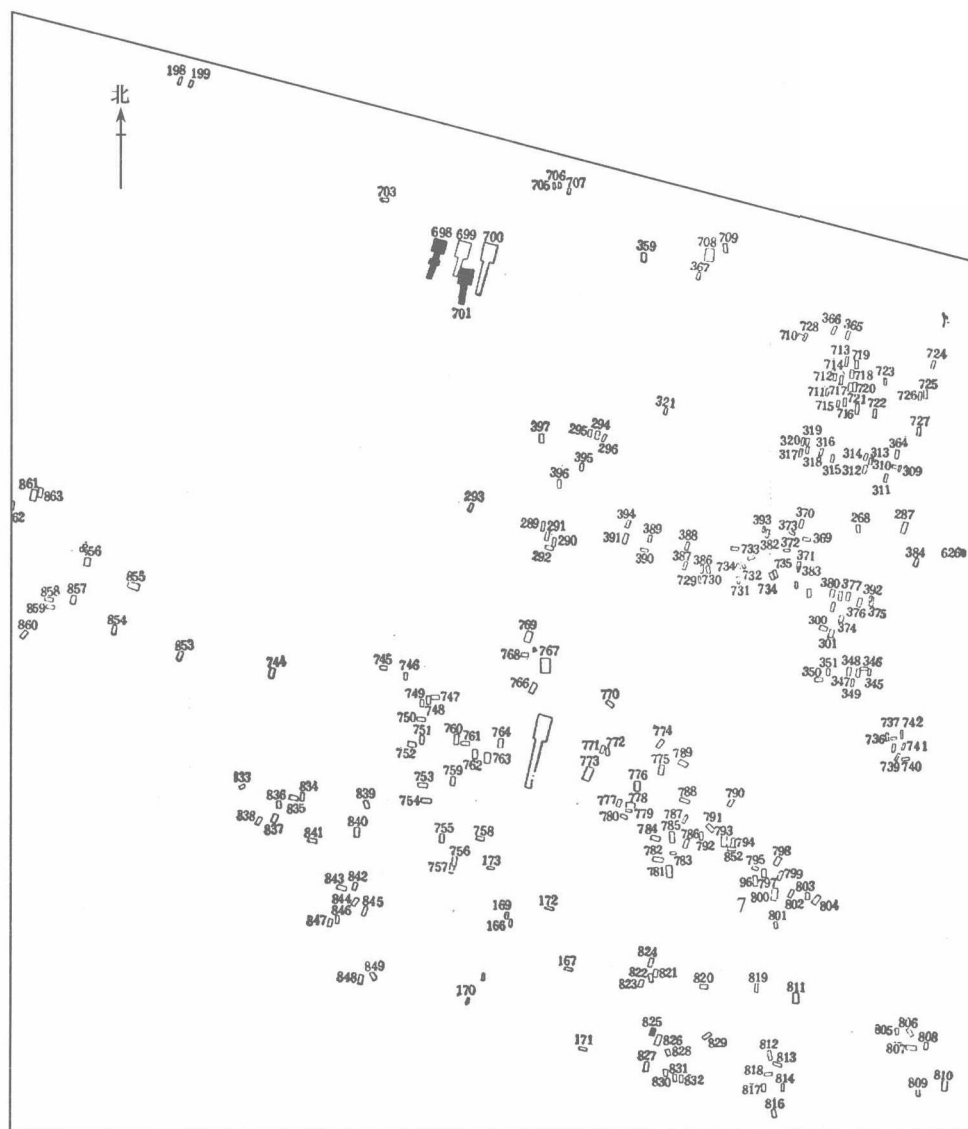
第六墓区发现商墓 151 座，发掘 145 座。其中除 M7 为车马坑外，有 2 座带腰坑 1 棺墓（M166、M1053）发现车马器，约占全墓区的 1.4%。

车马坑 M7 被单独置于墓区的南部，无法确定其归属。M166 位于墓区西南，二层台上有 1 殉人。M1053 位于墓区东北，该墓呈东西向，与所在墓群^[3]的埋葬方向相反，葬式上采取屈肢葬，也与同组的其他墓葬不同。

（4）第七墓区（图四六）

第七墓区发现商墓 124 座，发掘 105 座。其中包括带车马器墓葬 2 座（M93、M53）以及车马坑 3 座。除去车马坑，发现车马器的墓葬约占全墓区的 2%。

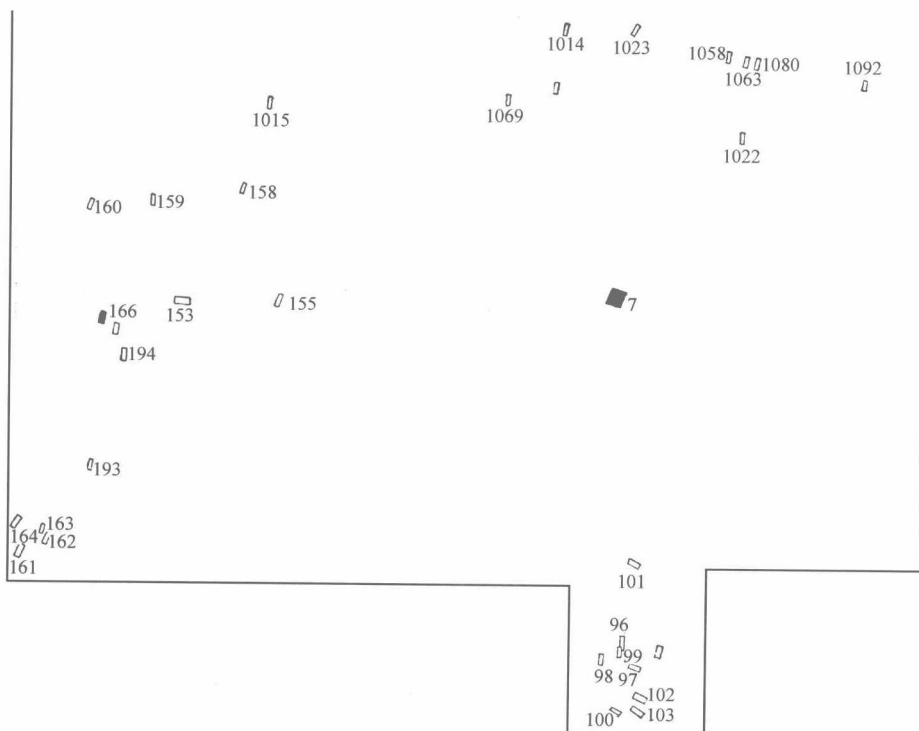
M93 为一座单墓道墓葬，与同区其他墓葬有区隔地单独埋于基地的北区偏南，是该墓区唯一一座带墓道墓葬，等级较高。墓内随葬车马器，没有马车。该墓西边另发现 2 座车马坑（M43、M151）（图四七，4、5）及 1 座马坑（M150）（图四七，3）。车马坑内车马均为放置呈驾乘状的整车葬。发掘者估计这 3 座车马坑是 M93 的殉葬坑^[4]。另一座发现车马器的墓葬为 M53，属于 M93 东北的一组墓群，棺椁情况不明。



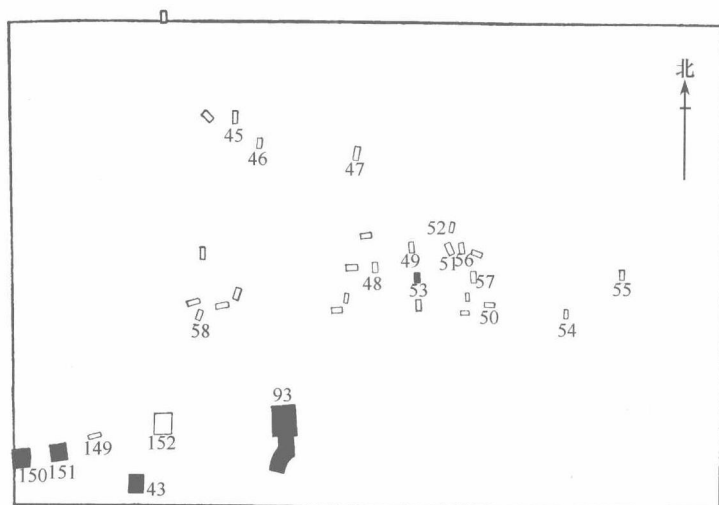
图四三 殷墟西区第三墓区（西区）墓葬分布图（黑色填充者为随葬车马的墓葬）



图四四 殷墟西区第六墓区（北区）墓葬分布图（黑色填充者为随葬车马的墓葬）



图四五 殷墟西区第六墓区（南区）墓葬分布图（黑色填充者为随葬车马的墓葬或车马坑）



图四六 殷墟西区第七墓区（北区）墓葬分布图
(黑色填充者为随葬车马的墓葬或车马坑)

(5) 葬车墓葬在墓地内的地位

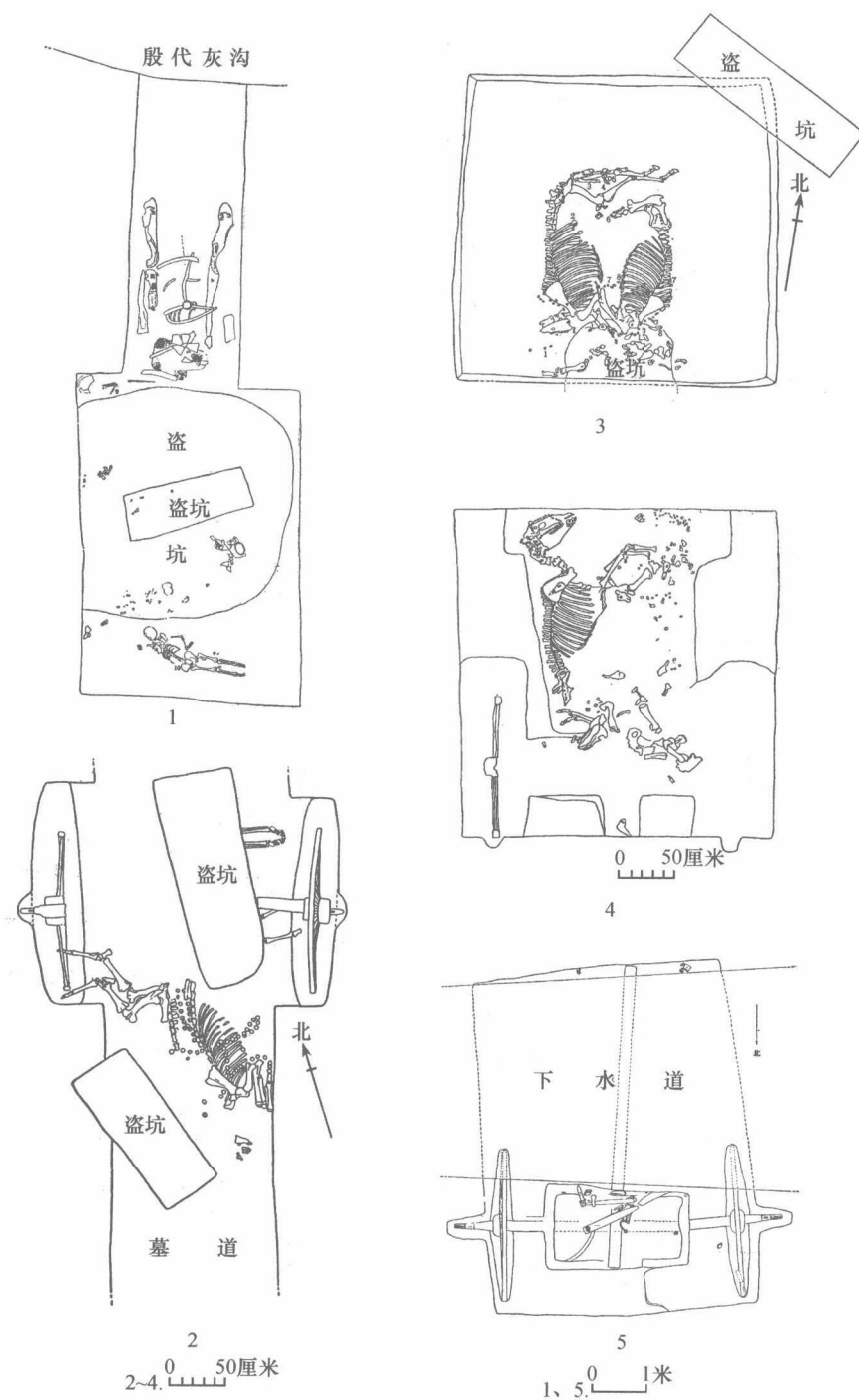
在这4个墓区当中，共发掘5座带单墓道墓（发现6座，1座未发掘）。2座于墓道内发现车迹；1座墓室内发现车马器，墓坑外设有陪葬车马坑；带墓道墓葬随葬车马的现象普遍。车马的朝向（向南）均与墓主头向（向北）相反。而车马坑朝南，左右排列，呈横陈之状。

唐际根在分析殷墟家族墓地时指出，商代晚期带有1个和2个以上墓道的大墓的分布有三种情况：一是葬于本家族墓地，强调的是对家庭的观念；二是葬于氏族墓地但脱离原来的家族墓地，强调墓主人在氏族中的地位，如殷墟西区 M93；三是在全殷墟的范围内单独择地埋葬，这类墓强调墓主人在国家中的地位，以西北冈王陵区为代表^[5]。如此则第三墓区的 M698、M701 及第七墓区的 M93 均属于第二种情况，而第四墓区相对独立于其他墓群的 M216、M217 也应是属于这一类墓葬。这一类墓葬规模较大，小组聚集，位置上相对独立于其他墓葬数量众多的墓群，在各个墓区内都具有最高的地位。

分布于中小型墓葬集中的墓群之内的带车马器墓葬数量极少，并且，随葬车马器墓葬的规模至少也是1棺带腰坑的墓葬，属于同一墓群内规格较高的墓葬。这可能与墓主人生前的职业或某种特殊的背景有关。

2. 墓葬内的车马随葬

殷墟西区出有车马遗迹的墓葬的规模、随葬品类别如表七^[6]。



图四七 殷墟西区葬车墓葬、车马坑平面图

1. M701 2. M698 墓道 3. M150 4. M151 5. M43

表七 安阳殷墟西区随葬车马墓葬情况

墓区	单位	墓葬规模	殉人	殉马车	车马坑	随葬器物				备注
						铜礼器	陶器	兵器	车马器	
第三墓区	M698	单墓道墓		1 车 2 马		√	√	√	(车上有害)	盗
	M701	单墓道墓	5	1 轮			√	√		盗
	M825	1 棺, 带腰坑					√	√	√	盗
第四墓区	M216	1 椁 1 棺, 带腰坑	1	1 马		√	√	√	√	盗
	M217		2	1 马			√	√	√	盗
第六墓区	M166	1 棺, 带腰坑	1			√	√	√	√	盗
	M1053	1 棺, 带腰坑					√	√	√	
第七墓区	M93	单墓道墓			3 座	√	√	√	√	盗
	M53	带腰坑, 棺椁不明					√	√	√	

虽然盗扰严重, 但我们仍能较清楚地看出墓道内随葬马车的墓葬墓室内不见车马器, 附带车马坑的墓葬内埋放少量车马器。

所有带车马遗迹的墓葬都随葬有兵器及陶器。墓葬规模都在 1 棺带腰坑以上。

在墓地内被特别区隔开来埋葬的规格较高的墓葬有较为丰富的器物群类。埋葬在一般墓群内的 1 棺墓葬发现车马器的比例很低, 而发现车马器又发现铜礼器的墓葬则仅有 M825、M166。未被盗的 M1053、M53 内都没有发现铜礼器, 也许表现了墓主身份上与 M825、M166 墓主的差异。

报告指出, 在这次发掘的墓葬中, “出青铜 (铅) 兵器的有一六六座, ……人骨鉴定表明, 凡出兵器的墓中人架皆为男性。推测他们生前有不少人是充当过战士的”^[7]。殷墟西区属于四期的墓葬有 434 座, 几乎全部都有陶器。除去作为高级贵族墓葬的单墓道墓葬以及大型竖穴土坑墓, 三、四、六、七区最高级贵族以下的墓葬随葬兵器及车马器的比例如表八:

表八 安阳殷墟西区四期墓葬随葬兵器及车马器情况 (高级贵族墓除外)

	第三墓区	第四墓区	第六墓区	第七墓区
兵器	11%	30%	20%	8%
车马器	0.9%	0%	2.4%	2.5%

在大墓中发现的车马遗迹表现了身份的崇高。而仅发现于男性带兵器墓的带车马器墓葬, 在所有随葬兵器的墓葬中比例极低, 可能表示用来随葬的马车与一般墓内随葬的兵器没有绝对的关系。

3. 墓葬间的层级关系

由这 9 座墓葬的车马埋藏情况出发, 我们可以按墓葬规模及车马遗迹现象, 将该墓

地发现的带车马遗迹墓葬分为五级：

(1) 带墓道带车马坑墓：M93。整个殷墟西区仅见这一座带车马坑的墓葬。随葬器物包括礼器、兵器、车马器、玉器、石器、铅器、陶器、骨角等。

(2) 带墓道葬车墓：M698、M701。葬车墓葬规模较大，仅见于带墓道墓葬。除装在车上的简单铜车马器外，墓室内不再随葬车马器。这一类墓葬内有较多的随葬品，包括礼器、兵器、车马器、陶器等。

(3) 1 椁 1 棺墓：M216、M217。在规模上小于带墓道墓葬，是殷墟西区发掘范围内最高等级的竖穴土坑墓。两墓在墓葬规模及埋葬方法上基本一致，M217 随葬品较少，可能是被盗严重所致。

(4) 1 棺，带腰坑墓，随葬铜礼器：M166。

(5) 1 棺，带腰坑墓：M1053，棺椁不明的 M53 应属这一类^[8]。

在第五级之下，我们也需特别注意规格在带腰坑的 1 棺墓之下，也就是 1 棺不带腰坑（含）以下的墓葬，这些墓葬代表着在身份上完全没有葬车资格的一个等级。

4. 小结

由殷墟西区整个遗址范围来看，葬车的行为主要集中在最高级的墓葬中。相似的墓道内葬车的做法也见于后冈大墓。总的来说，殷墟西区带墓道的墓葬才有资格以真车实马随葬（置入墓道或陪葬车马坑）。墓室内埋葬车马器的现象是极零星的。由整个殷墟地区来看，也仅发现于殷墟西区少数墓葬、妇好墓^[9]、武官村 M260^[10]、花园庄 M54^[11]和郭庄 M6^[12]而已。且这些墓葬中随葬车马器均以马器为主。以第四墓区的 M216、M217 为例，M216 随葬车马器种类包括镡、衡饰、镞形饰、多种形态的节约、泡等；M217 随葬镡、节约、泡等。这两座墓葬在二层台上殉马的做法，不同于其他规模相当的墓葬，或许暗示着这些墓葬的墓主来自与畜马或马匹管理相关的家族或是民族^[13]。

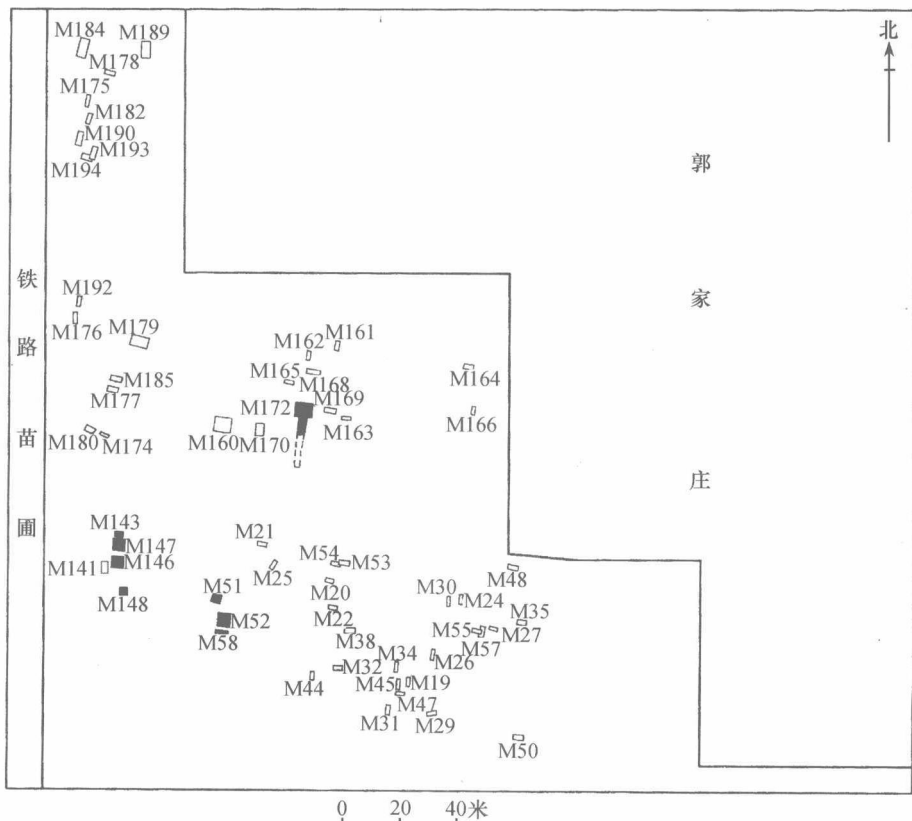
（二）郭家庄^[14]

1. 墓地内的车马埋藏现象

1982 ~ 1992 年，中国社会科学院考古研究所安阳工作队在安阳市郭家庄西南发掘了商代墓葬、车马坑、马坑、羊坑共 191 座。其中 1 座为带墓道的墓葬，183 座长方形竖穴土坑墓，车马坑 4 座、马坑 2 座、羊坑 1 座^[15]。

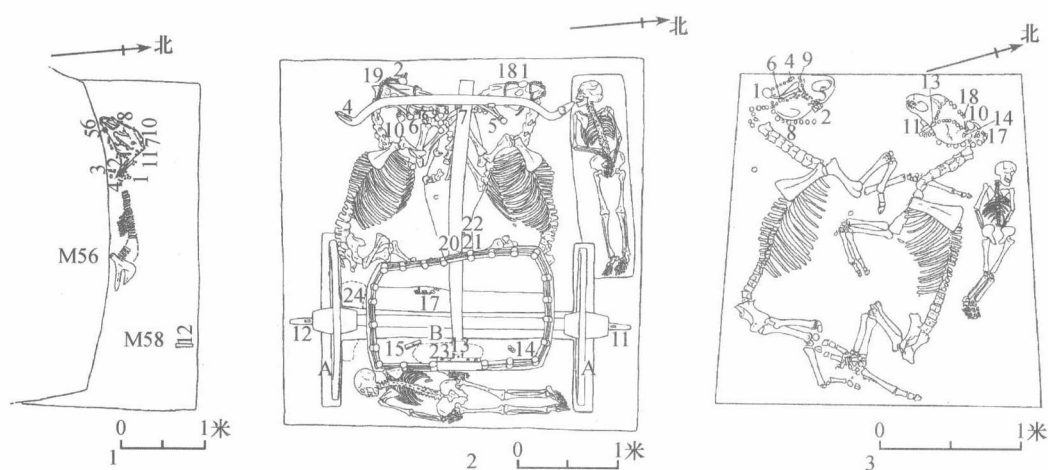
发掘者将这片墓地分为北、中、南三区，在每一区中，依其分布情况，还可以分成若干小组，少则五六座，多则十几座，并认为“每一组墓是一个延续了几代的家庭墓地，而从整个墓地看，则是一个大家族的墓地”。其中，北区内集中了面积大的墓葬（图四八），随葬殉人的情况较多，随葬品丰富，且墓与墓之间的间隔较大^[16]。这种家

庭聚集而葬、较大的墓葬被区隔开来的现象，都与殷墟西区的发现十分接近。而由墓地结构来看，北区墓葬的规格较高，中区次之，南区最低，多少反映了家族（氏族）内部的等级关系。



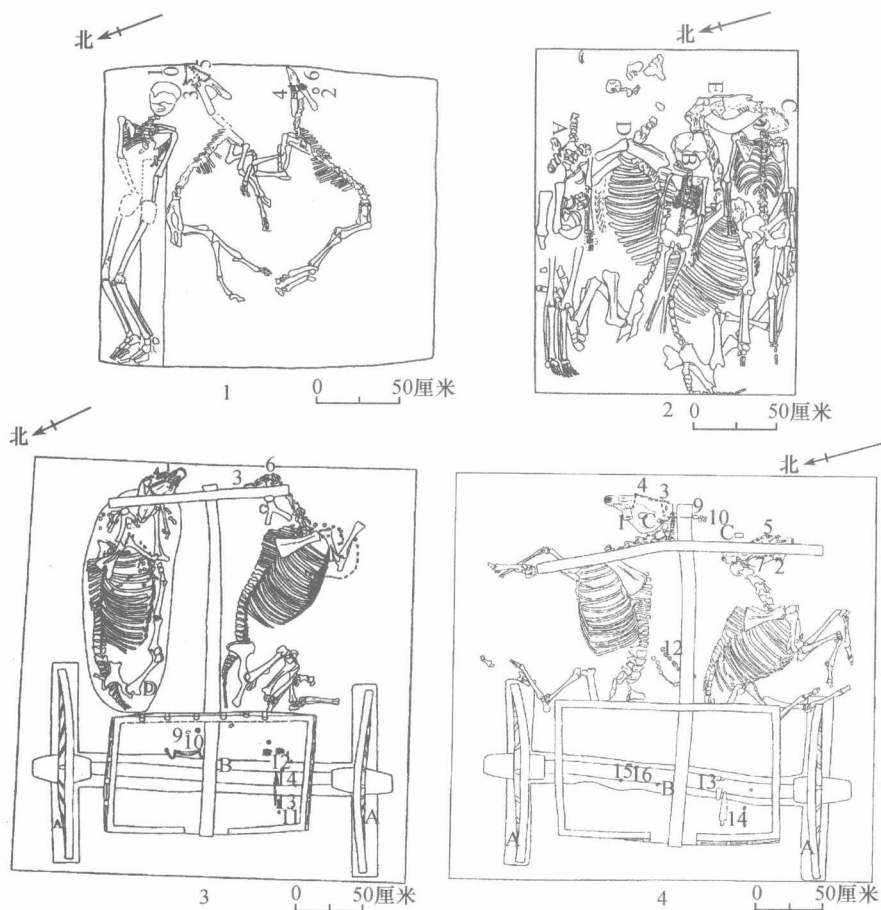
图四八 郭家庄北区墓葬分布图（填黑色者为发现车马遗迹的墓葬或车马坑）

车马遗存仅发现于北区墓葬。墓室内随葬车马器的做法仅见于该区唯一一座单墓道墓葬 M172。车马坑、马坑、羊坑作为 M172 及另一座在规模上仅次于 M172 的 M160 的陪葬坑。车马坑内发现的马车实体均为栏杆式横方舆马车。陪葬坑分成两组，分别呈南北排列，置于主墓的西南方。车马坑 M147（图五〇，3）、M146（图五〇，4）、羊坑 M148（图五〇，1）、马坑 M143（图五〇，2）为一组，作为 M160 的陪葬坑，车马的朝向与主墓墓主的头向一致向东；马坑 M51（图四九，3）、车马坑 M52（图四九，2）、M58（图四九，1）为一组，作为 M172 的陪葬坑，3 座陪葬坑内的车马均向西，估计 M172 墓主的头向也是向西的。车马坑内的车马均为放置成驾乘状的整车葬。马坑、羊坑内的动物及殉人放置整齐。



图四九 第一组陪葬坑平面图

1. M58 2. M52 3. M51



图五〇 第二组陪葬坑平面图

1. M148 2. M143 3. M147 4. M146

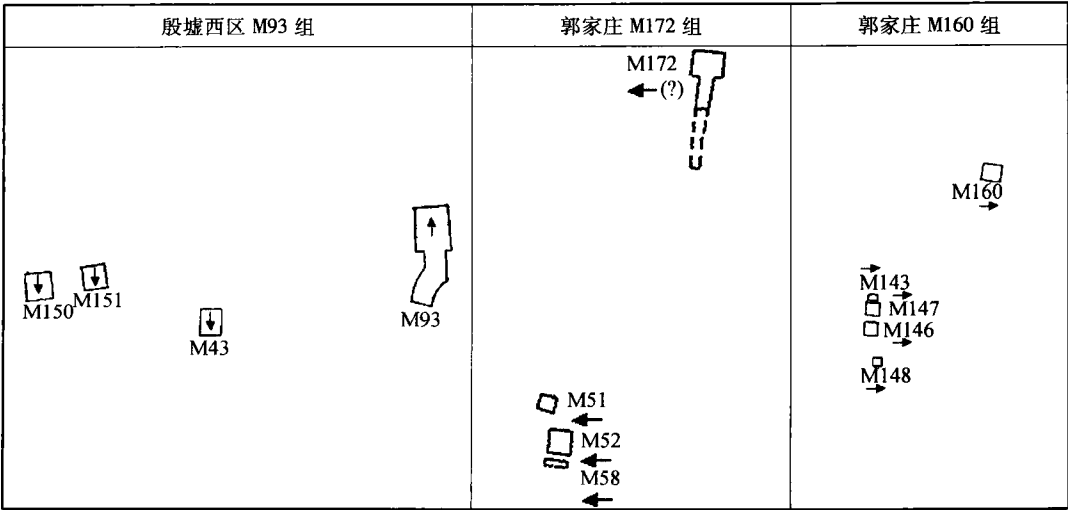
第一组陪葬坑包括 2 座车马坑，1 座马坑。车马坑 M52 有 2 个殉人，配套的车马器类完整，纹饰华丽。M58 被唐墓打破，只剩 1 匹马及 1 个车害，估计仍是 1 车 2 马的配置。M58 内发现的车马器以素面为主，较 M52 简单。马坑 M51 内埋 2 马 1 人，马首上配有以铜为饰的马络头，应该也是驾车的马。第二组陪葬坑为 2 座车马坑、1 座马坑、1 座羊坑。车马坑 M146、M147 发现的车马器均为素面，与 M58 一致。羊坑内埋 2 羊 1 人，羊头上有络头，也是用来驾车的^[17]。马坑内埋 2 马 3 人，没有发现车马器。

由于 M172 带墓道，并且为全区面积最大的墓葬，所以在等级上应该高于 M160。由发现的陪葬车马坑看来，为 M172 随葬的 M52 最为华丽，在等级上应高于装饰素面车马器的马车。

在郭家庄的发现中，车马坑的朝向与墓主人的头向一致。由两组车马坑的排列来看，则第一组将最华丽的马车置于中间，次一级（车马器较简）的置于南面，再次一级（有马无车）的置于北面。第二组也以相似的方式排列，车马并置的车马坑（M146、M147）置于中间，带车马器的羊坑（至少我们能够确定这两头羊是作为驾车的，坑内安排较接近 M51）置于南面，而不见车马器、只有马匹及殉人的 M143，在功能上应与其他车马坑有较大的区别^[18]。车马坑朝向一致（向西或向东），南北排列，由车向来看呈横陈之状。

2. 与殷墟西区第七墓区 M93 车马埋藏情况的比较

在殷墟西区的发现中，仅带墓道的 M93 发现陪葬车马坑。将 M93、M172、M160 与其陪葬车马坑之间的相互关系进行比较，则独立陪葬车马坑的墓葬在该墓区内均属于规格最高的墓葬，车马坑均设置于主墓的西南方向，陪葬的车马坑群都为横向排列（图五一）。



图五一 三组陪葬车马坑群与主墓之间的空间关系比较

殷墟西区 M93 陪葬的 3 座车马坑在排列上与 M172 组陪葬车马坑更为接近, 由横向陈列的角度来看, 列于中间的车马坑的左侧为一座车马坑, 右侧为一座带有铜车马器的马坑。或许带墓道的墓葬在设置车马坑时有一定的规律。殷墟西区车马坑破坏较为严重, 位于中间的 M151 被盗两次, 我们已经无法辨识马车的全貌, 而左侧的 M43, 马骨部分完全破坏, 但坑内发现 1 件车軛, 据报告所述, 似与 M58 的素面车軛较为接近。

埋葬 4 座陪葬坑的 M160 组, 以两乘等级相当的车置于车队的中央, 一辆羊驾的小型车置于最右, 马坑置于最左。

由墓主人的头向来考虑, 这三组墓葬车马朝向都与墓主人的头向平行, 在空间分布的安排上均为左右相次, 与墓室的方向互相呼应。在编制上以位于中间的车马坑等级最高。所以我们可以认为, 商代在排列作为陪葬的成组车马坑时, 是以中间的马车为上。这一点, 对于我们再认识小屯乙七建筑遗址前的车马坑群有所启发。

(三) 小屯乙七建筑基址前的祭祀坑

1936 年春, 史语所于安阳小屯宫殿区 C 区乙七、乙八基址南面发现了 135 座葬坑, 石璋如依据这些葬坑的分布情况, 将其分为北组、中组、南组三大区块。北组有车马坑 5 座, 车马坑附近有小葬坑 49 座。中组墓葬共发掘 80 座, 南组墓葬 1 座 (图五二)^[19]。

南组墓葬仅有 1 座 (M232), 规模较大^[20], 年代较早^[21], 墓主可能是王室成员或贵族, 在性质上与中组墓中的人骨架有着本质的区别^[22]。北组和中组葬坑共埋 576 人、马 15 匹、犬 6 只、羊 12 只, 除少数墓葬外, 大部分是商王室在宗庙前 (乙七、乙八基址) 多次举行祭祀活动时所使用的牺牲^[23]。

车马遗迹见于北组及中组墓葬。北组发现 5 座车马坑 (M20、M40、M45、M202、M204)。中组墓葬群中仅 1 座墓 (M164) 发现车马遗迹。

1. 北组墓葬车马坑在祭祀坑群中的位置^[24]

(1) 车马坑与车马坑之间的关系

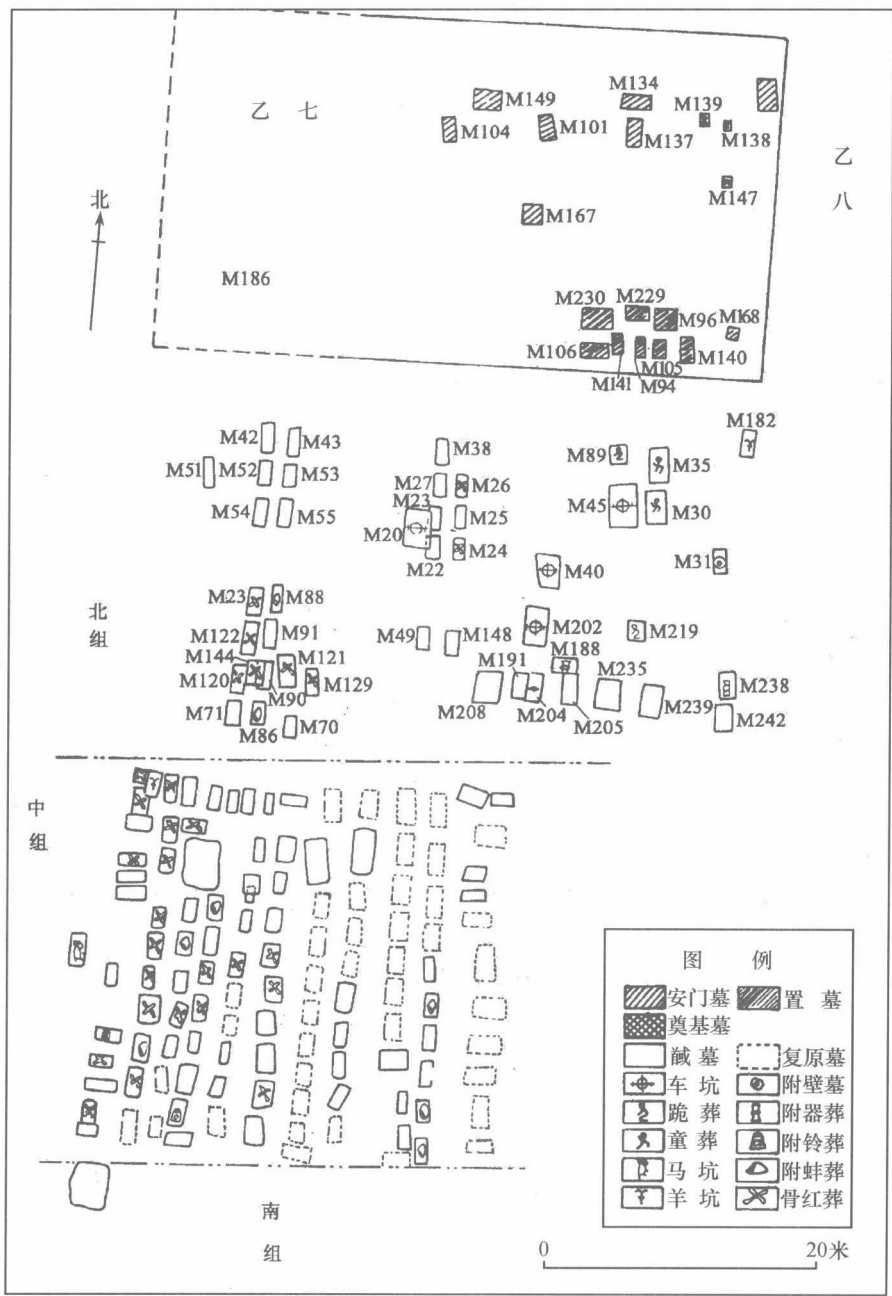
北组墓葬内发现 5 座拆车葬车马坑, 由其排列形式可分为东、中、西三组。东、西两组各有 1 座车马坑, 中组车马坑 3 座, 前后排列。三组车马坑平面呈倒“品”状, 组合起来似为一组向前行进有序的车队。

东组为 M45。破坏严重, 仅发现少量铜车马器及玉、石、骨器。

中组由北向南依次是 M40、M202、M204。

M40 内埋 1 车 2 马 3 人 (图五三, 2)。坑的西南角破坏, 位于坑南部的 2 具人骨以及马骨的前半段均被扰乱。车为车门在前的簸箕形马车, 车舆以龙形铜饰装饰, 车马器上纹饰华丽, 装饰为 5 座车马坑之冠。共出弓形器、策柄及兵器。

M202 坑内发现 1 车 2 马 3 人 (图五三, 3)。马首朝向车舆, 所以这一车马坑内的

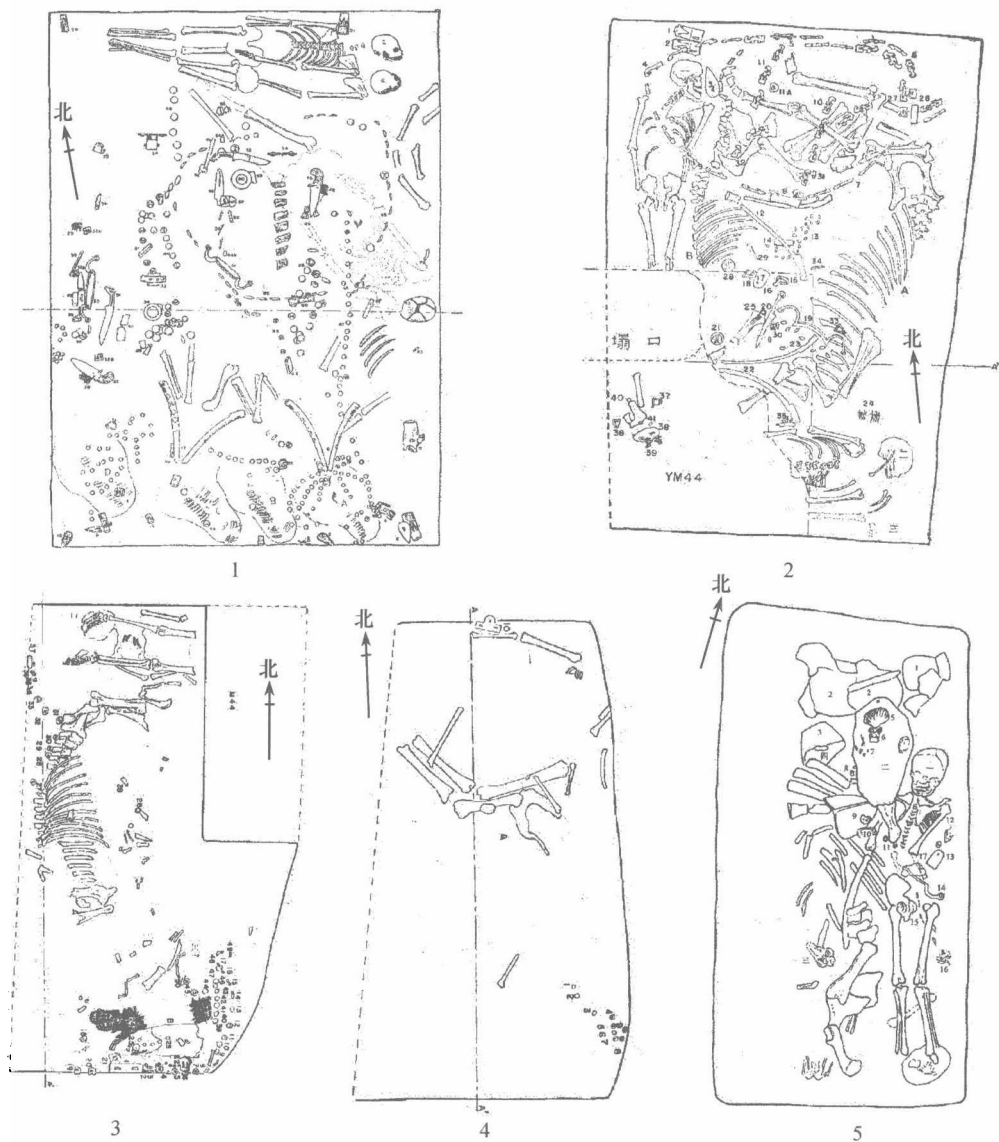


图五二 小屯乙七基址与相关祭祀坑分布图

车马不是放置呈驾乘状。车舆遭到破坏，结构不清，由石璋如所指出的，“据遗留的东南部观察，仍为簸箕形，前面椭圆，后面近直”^[25]看来，可能也是簸箕形车舆马车。坑内余留装饰丰富的铜踵饰、辖等车器，镢、泡等马络头配饰，以及装饰车舆的兽首形铜泡，装饰马络头的带绿松石铜泡。踵饰位于坑的南壁，表示车辕应向北。

M204 破坏严重，坑内仅存少量人骨、马骨碎片以及车马器（图五三，4）。殉人及殉马的数量及葬式均无法确定，出土车器除铜泡以外还有纹饰丰富的踵饰及辖套头各一件，由于踵饰发现的位置近于坑的北壁，估计车轡向南；马饰包括铜、贝、骨三种质料。

西组为 M20（图五三，1）。坑内埋2车4马3人。由车马器的分布情况看来，东车车体较大，装饰丰富；西车车体较小，装饰也较为简单。伴出两套弓形器、策柄及配套兵器^[26]，应是分属于两车的装备。



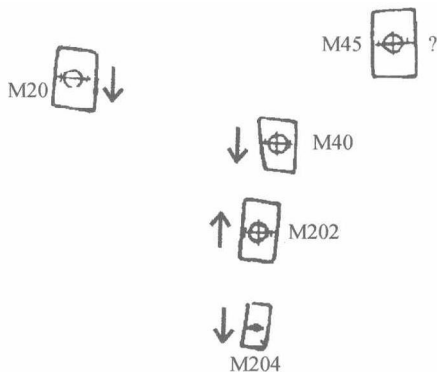
图五三 小屯乙七基址前与车马遗存平面图

1. M20 2. M40 3. M202 4. M204 5. M164

这几座车马坑除 M20、M40 之外，保存情况不佳。由于破坏严重，我们仅能以发现于大多数车马坑内的车舆盘装饰作为统一的标准来考虑各个车马坑之间的层级关系。M40 车舆盘以细长的铜龙形饰装饰，等级最高。此外，由殷墟西区、郭家庄车马坑群以中间为上的情况看来，位于整个车队中心（不论由横向或直向来看）的 M40 也应是全区等级最高的马车；其次是 M20 东车，以带由绿松石镶嵌构成的八角星形纹饰的大铜泡（径 40~46 厘米）装饰车舆盘周围；M45 保存情况最差，只剩下几件铜泡及少量玉、石、骨器，报告依据 M20 的情况认为该坑内发现的装饰有瓶形角兽面的“中—型泡”（径 29~33 厘米）为舆盘饰；列于 M40 之后的 M202 以兽面铜泡（长 40~43、宽 40~42 厘米）为舆盘饰；M204 未发现明确作为舆盘饰的饰件。由此，这一组马车以位于 5 辆车中间的 M40 为中心，位于最西侧 M20 内的西侧车装饰最为简单（即报告所称的第二类甲种车），重要性可能最低。M20 东车的装饰较 M45 发现的车马器华丽，在等级上应高于 M45 的车。

作为乙七或乙八基址的祭祀坑，这 5 座车马坑组成的车队基本是朝向建筑基址相反的方向，坑内配备与车数量相当的成套兵器，并随葬殉人，表现了这些马车在神鬼世界中保卫这一重要建筑的作用。

值得注意的是，M202 内马车放置的位置与其他较完整的车马坑不同。M202 内的马骨向南，人骨放置于坑的北壁边上，但车舆向北，与其他车马坑内马车的朝向相反（图五四）。若将这 5 座车马坑作为一个整体来考虑的话，M202 可能与整个车队的行进方向相反，若如此，则车队的安排便显得极不合理，只可能这几个车马坑不是同时埋葬的。



图五四 小屯乙七基址前车马坑内马车车向关系

（2）车马坑与北组其他祭祀坑之间的关系

由北组墓葬的分布情况看来，殉人葬坑似乎都是围绕着车马坑分成数组埋葬，因此石璋如在见到这种现象时，将这些围绕着车马坑的殉人葬坑视为以车为中心的军阵。在报告中将这几组祭祀坑称为“车前墓”、“车左墓”、“车右墓”^[27]。

近年的研究者由殉人葬坑与车马坑的打破关系^[28]指出，北组墓葬不可能是以车队为中心的一个军事组织^[29]。此说较为可信。

如果这 5 座车马坑也不是一次埋葬的话，则部分墓葬也可能是与部分车马坑在同一次祭祀活动时埋葬的。

2. 中组墓葬^[30]

除北组墓葬，中组墓葬的 M164 也发现车马遗迹（图五三，5）。

中组墓葬有 80 座葬坑，纵向可分为 12 行。M164 在全区的最西侧，与其他祭祀坑相对独立地形成一列，有较多的随葬品，石璋如即已指出墓主人的身份较其他坑中的人性地位高^[31]。坑内埋 1 人 1 马及 1 犬，随葬陶器，马的头部有完整的以玉、蚌为饰的羁饰，殉人身上有一套由弓形器、镞、戈、刀、砺等组成的，与北组墓葬 M20、M40 内相同的配套器物。由于墓内没有发现准确的车器，所以我们很难将之视为车马坑的一种，在性质上应与北组墓葬发现的 5 座车马坑不同。

（四）商代墓地内的车马埋葬

商代的车马埋葬形式以车马坑为主，墓道内葬车次之，墓室内随葬车马器的现象只有零星的发现。

墓道内埋葬的马车朝向墓道口，多将马匹一起置入墓道中，是将车马坑设置于墓道内的形式。

车马坑多设置于带墓道墓葬及部分大型竖穴土坑墓附近。这一类墓葬附近设置的车马坑数目不一，但都有统一的方向，与墓主人的朝向相对应。这些成组的车马坑被有意识地放置成车队的形式，以中间为首要位置，与西周及其以后将车马放置呈驾乘状的多车葬车马坑内的马车同样具有车队的意义。带车马坑或随葬马车的墓葬多位于墓地的高级墓葬群或相对独立的位置。在作为完整的族墓地的郭家庄墓葬群中，仅带墓道的 M172 随葬车马器及 4 座车马坑，大型竖穴土坑墓 M160 有 3 座车马坑，其余 189 座中小型墓葬均不见车马遗迹，葬车墓葬等级之高可见一斑。

但是大型墓葬也不是都很注意马车的随葬。殷墟西区第三墓区内单墓道大墓集中区内的 4 座单墓道大墓中仅 2 座发现马车遗迹。

墓葬内一般不放置车马器，即使是如殷墟花园庄 M54、郭家庄 M160、M26 等的大型竖穴土坑墓也仅放置可能与车相关的弓形器、策柄而已。属于大型竖穴土坑墓的殷墟西区的 M216、M217 内发现较多种类的车马器，但其将马匹埋入墓室的做法较为奇特，应视为一个特例。

其他发现车马器的墓葬均为 1 棺 1 椁带铜器的墓葬，这一类墓葬杂处在墓群之间，墓葬规模在同一墓群内等级较高，墓主应具有较特殊的身份或职能。

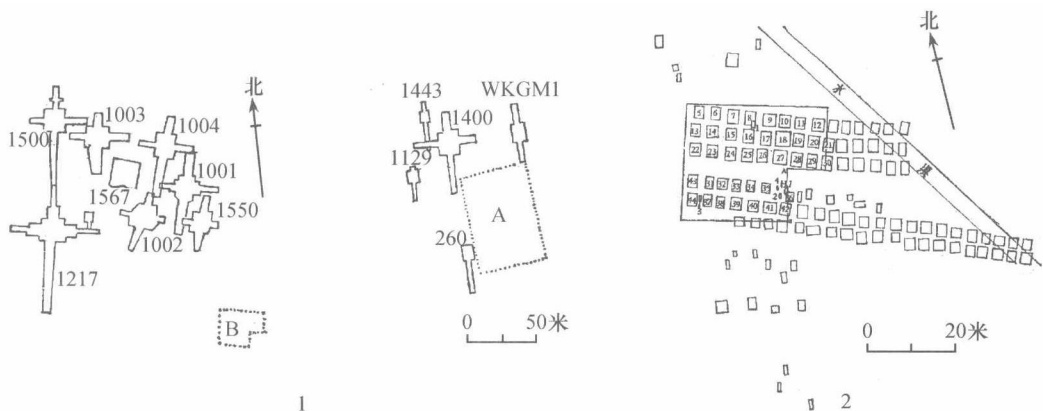
所以，我们可以明显地看到，完整车马的埋葬仅限于少数大型墓葬，车马器的埋葬则多见于中型竖穴土坑墓。大型墓葬陪葬车马坑的发现虽然代表着墓主人身份的崇高，但马车及车马器似乎不是如铜礼器一般极必需的随葬品。也因此，发现于中型墓内的车马器更多地反映了墓主人在职业上与车的关系。

（五）祭祀遗址的车马埋葬

祭祀遗址中除小屯乙七基址的发现外，以马车祭祀的做法还见于西北冈东区祭祀坑。

由带车马器的马坑、羊坑作为车马坑的简化形式的情况看来，一些带马器的马坑也可以视为车马坑的一种形式。

安阳武官村北地发现了排列有序的祭祀坑（图五五）。在已发掘的 40 座祭祀坑中，以马为主要的牺牲。其中，集中整齐排列成一排的 M22 ~ M27 内埋 4 ~ 6 不等的马匹，除 M22 外，均发现与马匹数量相符的镋。



图五五 武官村北地祭祀坑

1. 武官村北地祭祀坑位置图 (B) 2. 武官村北地祭祀坑位图

宋镇豪由大量发现的马坑认为，“很难相信如此众多的马都会与马车有什么必然联系，至少那些带有羁饰的马，当初曾经作为单骑或战马役使过。与马同埋的人，有的可能为骑兵，有的可能为一般骑马者，有的可能为贵族僚属或下人，有的可能为养马奴隶。不如说由于当时社会比较普遍崇尚骑马，因此才出现以单骑或战马殉祭的礼俗”^[32]。

王宇信在讨论甲骨卜辞“马”、“射”的问题时认为甲骨文的马（马队）和射（射兵）是商王朝军队中的两支特种部队，并且，这两种部队也不是与战车相配置的兵种^[33]。那么我们在面对只随葬简单马具的马坑时，应采取更审慎的态度。或许武官村北地的祭祀坑表现的是马队，与小屯乙七基址前的车马坑在性质上有所区别。

（六）车马坑内车与随葬品的关系

在商代晚期的车马坑中，我们经常可以见到车舆内放置兵器、工具的情况。由小屯北组、中组墓葬的发现看来，车马坑内的马车均配有一套特别的、固定的，以兵器为主的器物。

在小屯 M20、M40 发现的基础上，将商代晚期车马坑内发现的兵器、工具^[34]（含斧、铍、凿、锤、铲、锥）进行比较如表九：

表九 安阳殷墟商代晚期车马坑内随葬兵器及工具情况

单位	弓形器	镞	戈	刀	砺石	工具
小屯 M20 (每一套随葬器)	√	√	√	√	√	
小屯 M40	√	√	√	√	√	锥
小屯 M164	√	√	√	√	√	
桥北 M1	√	√				
桥北 M18	√	√				
大司空村 M175	√ (2 件)	√	√	√		斧、铍
大司空村 M292		√		√		铍
郭家庄 M146			√			
郭家庄 M147	√	√	√			
梅园庄 M41	√	√		√		铍、凿、锤、铲
白家坟西北地 M43	√	√	√			凿、锤
前掌大 M40 车马坑	√	√	√	√		斧、铍、凿
前掌大 M41 车马坑			√	√		斧、铍、削
前掌大 M45 车马坑	√	√	√	√		
前掌大 M131 车马坑	√	√	√			
前掌大 M132 车马坑	√	√	√	√		

将所有商代晚期的材料进行比较,车马随葬兵器的种类、数量多少有所区别,但基本上都没有超出小屯北组墓葬的组合。小屯以外地区虽不见砺石,但砺石作为刀的配件,应与刀视为一组。在这几座车马坑中,尤以弓形器、镞、戈为马车最重要的配套附件。而工具的发现其实并不如兵器普遍。器类组合也不固定。

另有一类不放置兵器的马车,由已发现的材料看来,在数量上与放置兵器的马车相当^[35],二者在车体结构上也没有明显的不同。

由成组车马坑考虑,殷墟西区 M93 组的车马坑破坏严重,我们无法得知位于中间的 M151,是否有随葬品,位于东侧的 M43 则随葬兵器及工具。郭家庄 M172 组车马坑中,位于中间的 M52 未见随葬品,南侧的车马坑 M58 破坏严重情况不明。位于郭家庄 M160 组中央的 M146、M147 内均发现兵器,车舆结构相似,应为同一类车。梅园庄 M40、M41 左右并排也可以视为车马坑组。这两座车马坑中, M41 内埋 1 车,随葬弓形器、兵器及工具, M40 内为 2 车,仅见 1 件石锤,反映了两坑内所埋马车在性质及功能上的不同。如此,则位于 M172 组中间的 M52 与梅园庄 M40 应为同一类车。

二、案例二：洛阳北窑西周墓地

（一）遗址基本情况

洛阳北窑西周墓地^[36]主要分布于洛阳邙山上东西 500、南北 300 米的范围之内。该墓地发现于 1954 年，60 ~ 70 年代由洛阳市文物管理委员会进行发掘及钻探。已发掘 348 座西周墓葬及 7 座马坑。延续时间由西周早期到西周晚期^[37]。

该墓地墓葬之间一般相距 1 ~ 2 米，最近的仅数十厘米。除部分马坑为东西向外，墓葬均为南北向。墓地以庞家沟为界，主要分布在沟西，沟东只有数座晚期墓葬。沟西墓葬的分布大致是从早到晚，由北向南。早期墓分布在墓地北中部；中期墓的一半分布在墓地南部，一半在北中部的早期墓之南；晚期墓都分布在墓地南部中期墓之南或东南部及西北部的边缘。根据墓葬的间距和时代早晚关系的分布情况，整个墓地大致可以划分为左（西）、中、右（东）三大组，其中以右组规格最高。每组还可以划分为若干小组，每小组墓中有早中晚三期的。由于墓葬分布集中，排列有序，很少见有打破现象，故报告认为这批墓葬在埋葬之前是有规划和安排的，并设有专人进行管理。而这处以王室贵族为主的墓地，其性质应属家人掌管的“公墓”^[38]。

除 2 座“中”字形带墓道墓葬外，其余都是南北长东西窄的长方形竖穴土坑墓。由于后期墓葬打破以及严重的盗掘，北窑墓地内的墓葬保存情况不佳，墓葬内器物组合不完整，棺槨数目也不清楚，为分类造成困难。报告依据墓坑的规模与尺寸，将全区的墓葬分为大、中、小三型。大型墓长 5、宽 4 米以上，共 46 座；中型墓长 4、宽 3 米左右，共 284 座；小型墓长 3、宽 2 米以下，共 12 座。另有大小不明的 6 座^[39]。

北窑墓地内的随葬器物多分层埋葬，报告中即已指出，“在槨室内一般放置青铜器，棺内放玉、石、蚌器。在槨的顶部及二层台放置铜兵器，个别随葬铜礼器；上层填土中放置铜马器和车器。有少数墓，是将铜兵器和铜马器或铜车器混杂一起抛入填土的”，而“在填土中随葬铜车马器和原始瓷片是这个墓地的普遍现象”^[40]。

以下，在报告对墓葬分类的基础之上，按西周早、中、晚三期的时序，讨论北窑墓地里车马埋葬的现象。

（二）西周早期的车马埋藏

1. 葬车墓葬在同时期墓葬中的地位

属于早期的墓葬共有 116 座。据报告按墓坑大小进行的分类，共有大型墓 20 座（其中 2 座带墓道、竖井形 13 座、正斗形 5 座）、中型墓 91 座（竖井形 77 座、正斗形 11 座、覆斗形 3 座）、小型墓 4 座、大小不清楚的墓 1 座。发现车马遗迹的墓葬普遍分布于同一时期的墓葬分布范围之内。随葬车马的墓葬比例见表一〇：

表一〇 洛阳北窑西周早期随葬车马墓葬比例

	发现车马遗迹（数量/%）*	未见车马遗迹（数量/%）
带墓道大墓（2/100%）	2/100	0/0
大型土坑墓（18/100%）	16/88.9	2/11.1
中型土坑墓（91/100%）	49/53.8	42/46.2
小型土坑墓（4/100%）	0/0	4/100
大小不清楚的墓（1/100%）	1/100	0/0
总计（116/100%）	68/60.3	46/39.7

* % 表示发现某种遗迹或器物的墓葬在该类墓葬中所占百分比。余同。

几乎所有的大型墓都发现车马遗迹，中型墓发现车马遗迹的比例也在一半以上，小型墓则不随葬车马。所以大中型墓的墓主人才有随葬车马的资格。仅有一半的中型土坑墓内随葬车马器，这可能与受到盗扰及当时不规律的埋藏有关，也可能与墓主的性别有关^[41]。

2. 车马埋藏的方式

等级最高的两座“中”字形墓葬可以明显的辨识出随葬2车。墓室面积较大，埋藏深度较浅的M446（9.60米×8米~6米）（图五六，1）将4个车轂饰以近乎两两相对的位置埋于坑壁上，壁上挖有放置轂饰的壁龛，轂饰一半置入坑内，一半在坑外。北墓道口也有相当于两车配置的4件舆饰。墓室面积较小，深度较深的M451（8.92米×6.92米~11米）（图五六，2）则将属于两车的配置放置于南墓道夯土中。4个轂饰被不对称的置于墓道壁，墓道中间除了车器之外，还发现了完整的木车衡，其上配有衡末饰及完整的车軛饰，是早期墓葬中将车构件置入墓葬的唯一一例。

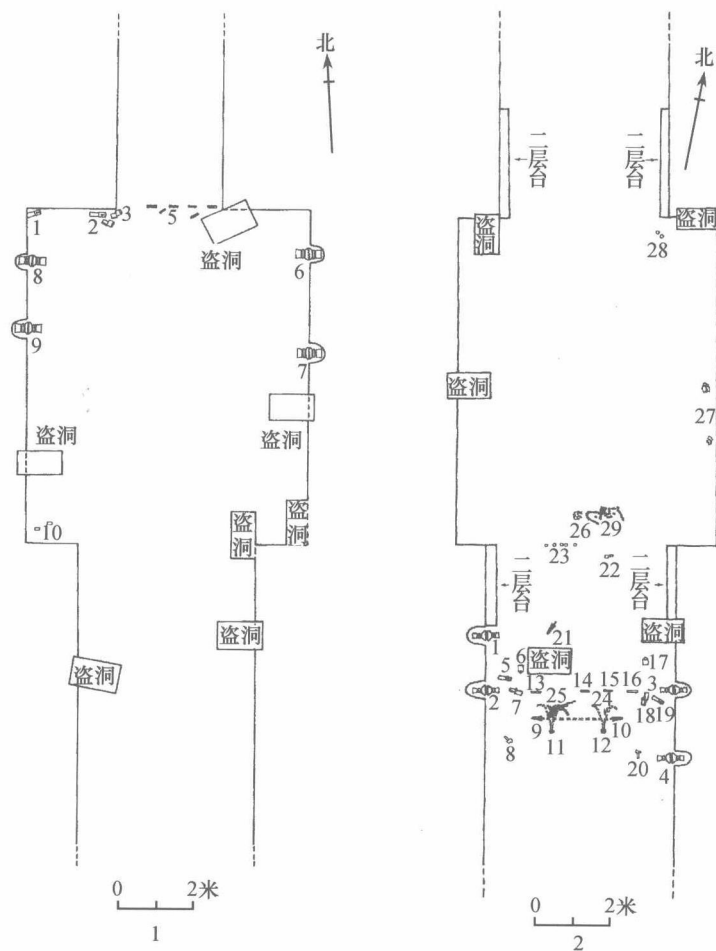
竖穴土坑墓内仅随葬车马器，不见车构件。在将随葬品置于填土、分层埋藏的墓葬里，车马器埋藏于填土内的某一层位或是散置于填土之内。由已发表的墓例看来，车马埋藏的方式主要可以分为三种：

（1）在墓葬分层埋藏随葬品的基础之上，车马器被散置于车马器“层”当中。如M311（图五七，1）、M418（图五七，2）、M419。

（2）车马器散置于车马器“层”，车轂饰成对的埋在墓室左右壁（将半套车轂埋入坑壁内，半套埋于填土中，埋葬方法如M446）。如M210（图五七，3）、M215（图五七，4）。

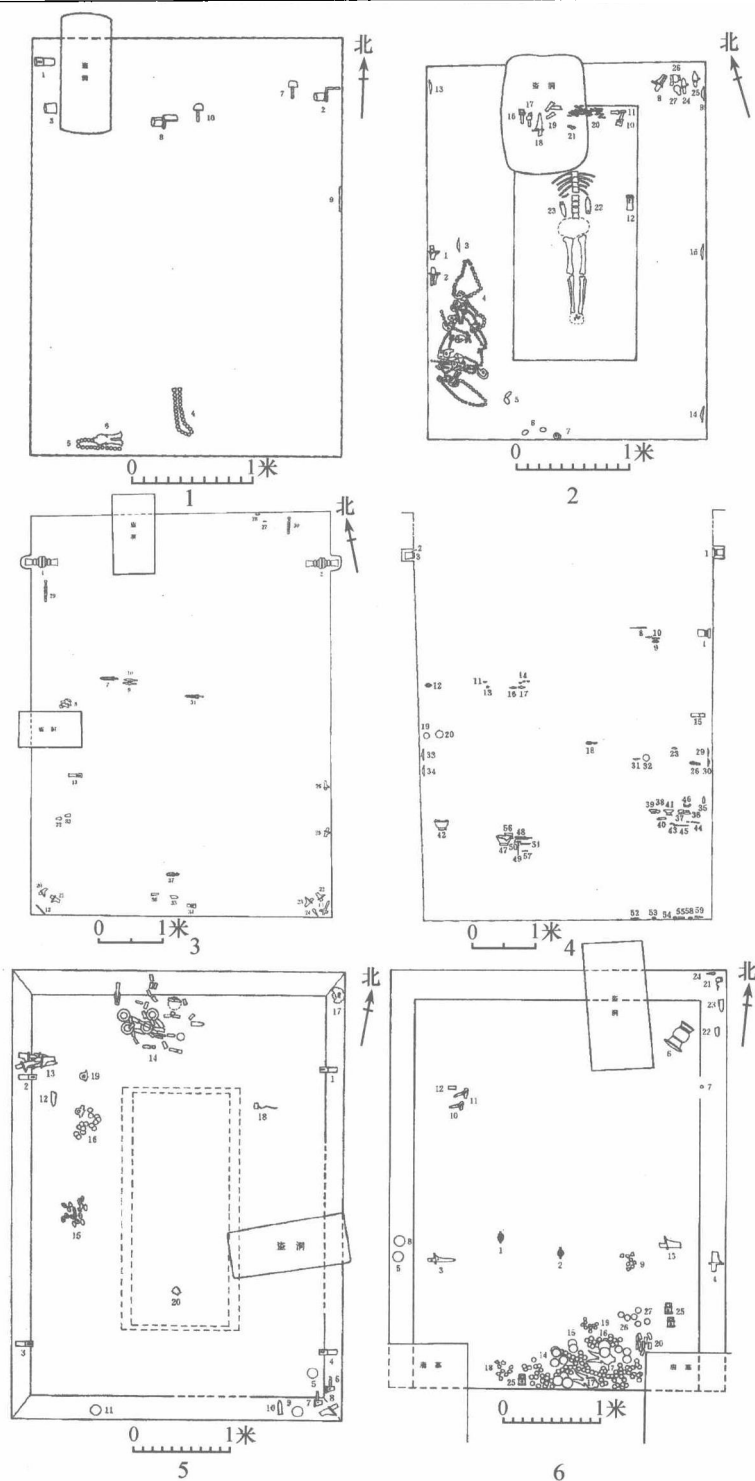
（3）车马器散置于车马器“层”，但车轂两两相对的埋在墓室壁附近。如M155（图五七，5）。

车器多分散于车马器“层”，成套的马轡饰则相对集中在一起（如M347〈图五七，6〉、M418、M419），估计当时是串在一起随葬的。而车器与马器分别有其相对集中的区位及层位。轂饰、轡、辖等车器多位于上层，较接近墓坑口，而成套的马轡被放置于下层接近椁顶处（如M215、M310〈图五八〉）。



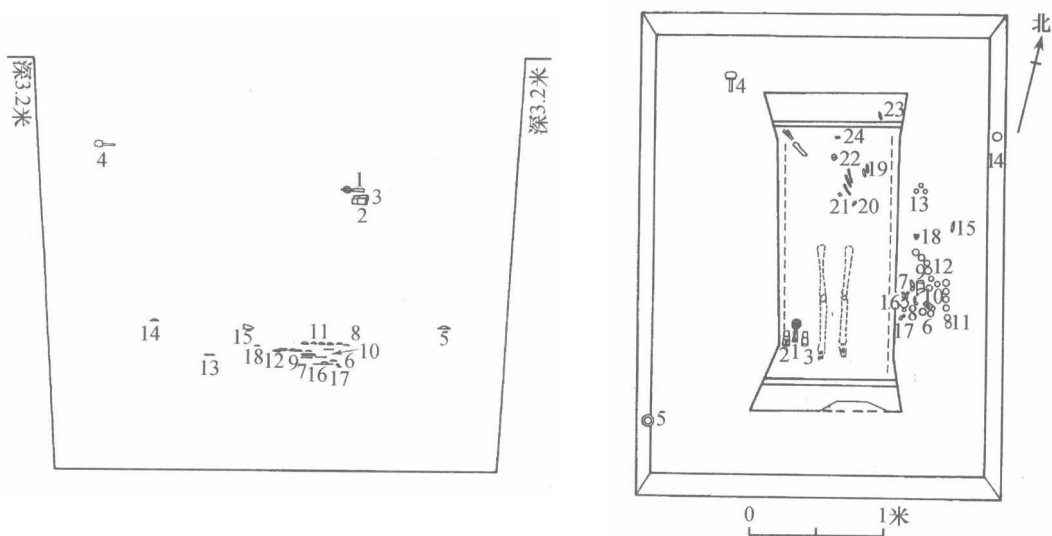
图五六 北窑 M446、M451 平面图

1. M446 (1、2. 厝 3、4. 轴饰 5、10. 衡末饰 6~9. 轂饰) 2. M451 (1~4. 轂饰 5、19. 厝 6、7、17、18、22. 轆 8、20. 轆 9、10、13~16、21. 衡末饰 11、12. 釜铃 23、28、30~32. 泡 24. 踵饰 25、29. 蚌泡、海贝)



图五七 北密西周早期随葬车马器墓葬墓例

1. M311 平面 2. M418 平面 (3~7、9~11、13~17 为车马器) 3. M210 平面 (1、2、7、9、10、13、27、31、39 为车马器) 4. M215 南壁立面 (1~3、8~13、15~34、40、43~46 为车马器) 5. M155 平面 (1~7、9、11 为车马器) 6. M347 平面



图五八 北窑西周早期 M310 东壁立面及平面图

1. 銎铃 2、3. 曹 4. 辖 5、6、9、11~14、17、18、26~28. 泡 7、8、10. 镢 16. 当卢

3. 车马埋藏的内容

早期墓葬内发现的车马遗迹包括车体构件以及车马器。

车构件仅发现于“中”字形带墓道墓 M451（图五六，2）。其他均为车马器埋藏。

这一阶段发现的车马器种类主要有害、辖、轂饰、轴饰、軹、踵饰、衡末饰、銎、軛、輿饰等车器，以及銎、镢、当卢、马冠、节约、泡等马器。由于盗扰严重，我们无法判断墓葬内随葬车马器的套数。

将车器与马器在各种墓葬中出现的比例进行比较如表——（泡不计）：

表一一 洛阳北窑西周早期随葬车马器墓葬比较

	仅发现车器 (数量/%)	仅发现马器 (数量/%)	发现车器及马器 (数量/%)
带墓道大墓 (2/100%)	2/100	0/0	0/0
大型土坑墓 (16/100%)	6/37.5	1/6.25	9/56.25
中型土坑墓 (49/100%)	22/44.9	6/12.2	21/42.9
小型土坑墓 (0/100%)	0/0	0/0	0/0
大小不清楚的墓 (1/100%)	1/100	0/0	0/0
总计 (68/100%)	31/45.6	7/10.3	30/44.1

最大的“中”字形墓葬内不出马器，而大型竖穴土坑墓内仅随葬车器的比例也偏高。在中型土坑墓中，仍有较明显的仅埋葬车器的倾向。

由墓葬形态来考虑，报告将大型土坑墓分为竖井形（共 13 座，12 座发现车马器）与正

斗形（5座，4座发现车马器）两大类，两者在车器与马器的埋藏上也有较为显著的区别，见表一二：

表一二 洛阳北窑西周早期大型竖井形与正斗形墓葬随葬车马器比较

	仅发现车器 (数量/%)	仅发现马器 (数量/%)	发现车器及马器 (数量/%)
竖井形 (12/100%)	6/50	1/8.3	5/41.7
正斗形 (4/100%)	0/0	0/0	4/100

如此，则竖井形墓葬更重视车器的随葬。

中型墓也有与大型墓相似的发现（依据报告对墓葬的分类，竖井形共77座，41座发现车马器；正斗形11座，7座发现车马器；覆斗形3座，1座发现车马器，见表一三）：

表一三 洛阳北窑西周早期中型竖井形与正斗形墓葬随葬车马器比较

	仅发现车器 (数量/%)	仅发现马器 (数量/%)	发现车器及马器 (数量/%)
竖井形 (41/100%)	20/48.8	5/12.2	16/39
正斗形 (7/100%)	2/28.6	1/14.3	4/57.1
覆斗形 (1/100%)	0/0	0/0	1/100

竖井形墓葬内仅随葬车器的墓葬比例与大型墓相近，均近于50%，随葬车器及马器的墓葬次之，但在比例上与仅随葬车器的墓葬仍有明显的差异。虽然也有只随葬马器的墓葬，但仅为12.2%的少数。正斗形墓葬内的发现也与大型墓一样，以同时随葬车器及马器为大宗，少数墓葬仅随葬车器或马器。覆斗形墓葬仅有一例发现车马器，随葬车器及马器。

综上，北窑墓地在随葬车马器时是有着车器、马器的分别，并且，随着墓葬形式的不同，在车马器器类的选择上也有不同的侧重。

将墓葬规模与车马埋藏的内容一起考虑，其对应关系如下：

- (1) “中”字形墓葬，随葬车构件以及车器^[42]；
- (2) “中”字形墓葬，随葬车马器；
- (3) 大型竖穴土坑墓葬，基本全部随葬车马器；
- (4) 中型竖穴土坑墓葬，约50%随葬车马器；
- (5) 小型墓葬，不随葬车马器。

4. 车马器的种类

我们可以再进一步将车马器分为实用型与装饰型两大类。实用型车马器为马车的基本配置，有其实用功能（如轭、辖、轂饰、轴饰、轭、衔、镳、节约等），装饰型车马

器对车的行走没有实质的作用，只是用来增加华美（如衡末饰、当卢、銮铃、马冠等）。西周时期，这种装饰型车马器多具有礼制上的意义。

车马器与墓葬规模的关系如表一四、表一五：

表一四 洛阳北窑西周早期车器与墓葬规模关系

	实用型（数量/%）				装饰型（数量/%）				
	害辖	轂饰	轴饰	軛	銮	舆饰	踵饰	衡末饰	軹
带墓道大墓（2/100%）	2/100	2/100	2/100	1/50	1/50	2/100	1/50	1/50	0/0
大型竖井土坑墓（12/100%）	7/58	7/58	1/8	1/8	3/25	1/8	0/0	6/50	0/0
大型正斗土坑墓（4/100%）	3/75	2/50	1/25	1/25	2/50	0/0	0/0	3/75	0/0
中型竖井土坑墓（41/100%）	31/75	7/17	3/7	0/0	6/15	2/5	0/0	5/12	1/2
中型正斗土坑墓（7/100%）	6/86	1/14	0/0	1/14	3/43	1/14	0/0	1/14	0/0
中型覆斗土坑墓（1/100%）	1/100	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
小型土坑墓（0/100%）	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
大小不清楚的墓（1/100%）	1/100	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
总计（68/100%）	51/75	19/28	7/10	4/6	15/22	6/9	1/1	16/24	1/1

表一五 洛阳北窑西周早期马器与墓葬规模关系

	实用型（数量/%）			装饰型（数量/%）		泡*
	衔	镳	节约	当卢	马冠	
带墓道大墓（2/100%）	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	2/100
大型竖井土坑墓（12/100%）	0/0	4/33	3/25	3/25	0/0	10/83
大型正斗土坑墓（4/100%）	0/0	0/0	4/100	0/0	0/0	4/100
中型竖井土坑墓（41/100%）	4/10	5/12	12/29	8/20	3/7	38/93
中型正斗土坑墓（7/100%）	1/14	1/14	2/28	1/14	1/14	5/71
中型覆斗土坑墓（1/100%）	0/0	1/100	0/0	0/0	0/0	1/100
小型土坑墓（0/100%）	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
大小不清楚的墓（1/100%）	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
总计（68/100%）	5/7	11/16	21/31	12/18	4/6	60/88

* 大部分的墓葬内都发现了数量不等的铜或蚌泡。这里仅对伴出车马器并发现泡的墓葬进行计算。

在器类的组合上，大型墓葬发现的车马器包括害、辖、轂饰、轴饰、軛、銮、舆饰、踵饰、衡末饰、镳、节约、当卢、泡等。中型墓则为害、辖、轂饰、轴饰、軛、銮、舆饰、衡末饰、軹、衔、镳、节约、当卢、泡等。

以上的比较表明，早期墓葬对实用型车马器的重视更胜于装饰型车马器，而车马器中又以害辖的发现最为普遍，说明这一墓群主要是以害辖作为车的象征，轂饰次之。而部分多见于大型墓葬、少见於中型墓葬的车器如衡末饰、舆饰等，多象征着所葬之车的

华丽形象。另一方面,较普遍发现于大、中型墓中的釜及当卢,是车马器中作为墓主人身份象征的基本器类。

马器则不如车器流行。大型墓发现马器的比例较低,中型竖穴土坑墓较多。并且,竖井形墓葬随葬马器的比例要高于其他类型墓葬。节约及泡较为普遍。

5. 与其他器类的关系

北窑墓地被盗严重,铜礼器多已不存,遗留下来最多的是车马器、兵器及陶、原始瓷器。将几种器物与车马器之间的共存关系比较如表一六:

表一六 洛阳北窑西周早期随葬品共存器类关系比较

随葬车马器的墓葬	随葬兵器 (60 座)		随葬陶、原始瓷器 (60 座)	
	不共出车马器/ 随葬兵器	共出车马器/ 随葬兵器	不共出车马器/随 葬陶、原始瓷器	共出车马器/随 葬陶、原始瓷器
带墓道大墓 (2 座) *	0/1 (0%)	1/1 (100%)	0/2 (0%)	2/2 (100%)
大型土坑墓 (16 座)	0/12 (0%)	12/12 (100%)	4/12 (33%)	8/12 (67%)
中型土坑墓 (49 座)	10/45 (22%)	35/45 (78%)	28/44 (64%)	16/44 (36%)
小型土坑墓 (0)	2/2 (100%)	0/2 (0%)	2/2 (100%)	0/2 (0%)
大小不清楚的墓 (1 座)	0/0	0/0	0/0	0/0
总计 (68)	12/60 (20%)	48/60 (80%)	34/60 (57%)	26/60 (43%)

* 这一列中“()”内表示该类型墓葬中发现车马器墓葬的数量。

车马器与兵器的共存性很高,在大型墓葬中,共存关系更高达 100%。兵器与车器或车马器并出,但不见兵器与马器单独共存。由统计数字看来,在这一墓地车马器可能比兵器更为普遍^[43]。

(三) 西周中期的车马埋藏

1. 葬车墓葬在同时期墓葬中的地位

中期墓葬共 57 座,基本分布于墓地的中部,即早期墓以南。据报告按墓坑的大小进行分类,共有大型墓 7 座(竖井形 5 座、正斗形 2 座)、中型墓 46 座(竖井形 31 座、正斗形 10 座、覆斗形 5 座)、小型墓 3 座、大小不清楚的墓 1 座。随葬器物放置的位置与早期墓基本相同^[44]。

随葬车马的墓葬比例如表一七：

表一七 洛阳北窑西周中期随葬车马墓葬比例

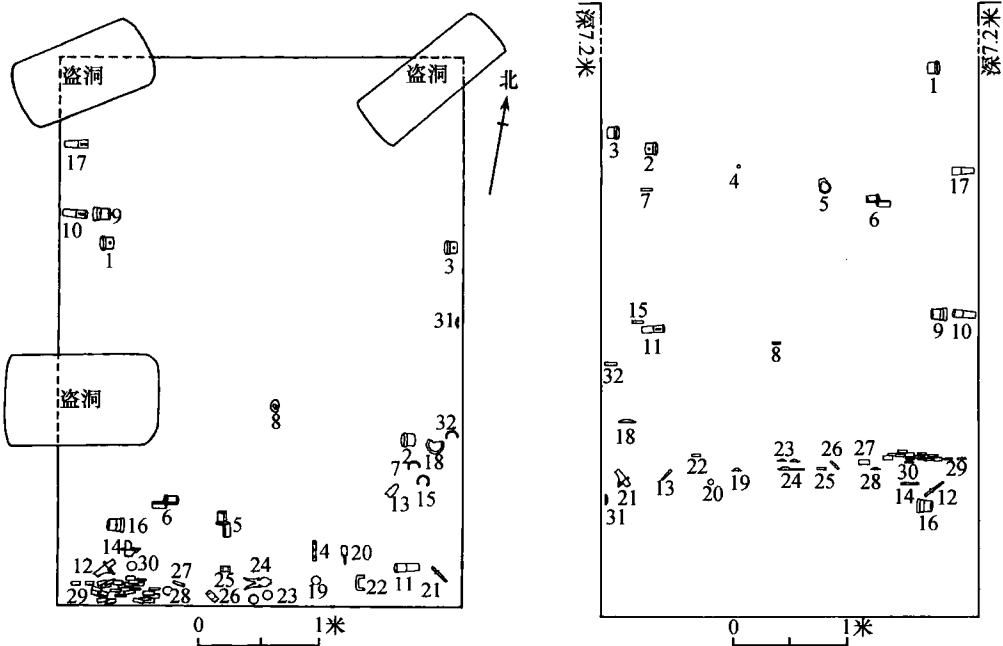
	发现车马遗迹（数量/%）	未见车马遗迹（数量/%）
大型土坑墓（7/100%）	3/43	4/57
中型土坑墓（46/100%）	25/54	21/46
小型土坑墓（3/100%）	1/33	2/67
大小不清楚的墓（1/100%）	0/0	1/100
总计（57/100%）	29/51	28/49

这一阶段墓地内的大中型墓葬仅一半发现车马器，大型墓内以车马器随葬的现象较前一期少了许多。小型墓内也见车马器随葬。

2. 车马埋藏的方式

中期墓葬内仅发现车马器，没有见到以车构件随葬。

与早期一样，铜车马器被分层或不分层的埋于填土之中。这一阶段已不见早期在墓壁挖龕放置轂饰的现象。墓葬中车器与马器分层埋藏的现象也不如早期明显，车器散置于填土内，马器则因为串在一起成套埋藏，所以多集中于下层填土（如 M144 〈图五九〉）。其间或杂有兵器。



图五九 北窑西周中期墓葬 M144 平面、立面图

1~3、9、16. 辖 4. 衡末饰 5、6. 轴饰 7、15、32. 钁 8. 镢 10、11、17. 害 12~14、21. 戈
18、19、13、18、30、31. 泡 22. 铜饰 24. 当卢 25~27、29. 骨饰

3. 车马器的埋藏情况

这一阶段发现的车马器种类与早期基本相同，踵饰、軃饰不见。由于盗扰严重，我们无法判断墓葬内随葬车马器的套数。

将车器与马器在各种墓葬里出现的比例进行比较如表一八：

表一八 洛阳北窑西周中期随葬车马器墓葬比较

	仅发现车器（数量/%）	仅发现马器（数量/%）	发现车器及马器（数量/%）
大型土坑墓（3/100%）	2/67	0/0	1/33
中型土坑墓（25/100%）	16/64	2/8	7/28
小型土坑墓（1/100%）	1/100	0/0	0/0
大小不清楚的墓（0/100%）	0/0	0/0	0/0
总计（29/100%）	19/66	2/7	8/27

大型墓盗扰严重，车器、马器均有发现。有较多的中型墓仅随葬车器。仅随葬马器的墓葬比例也较前一阶段低。由于墓葬数量太少，看不出不同墓葬形制间车马埋藏的差异。

4. 车马器的种类

车马器与墓葬规模的关系如表一九、表二〇：

表一九 洛阳北窑西周中期车器与墓葬规模关系

	实用型（数量/%）				装饰型（数量/%）		
	轡辖	轂饰	轴饰	軃	銮	舆饰	衡末饰
大型土坑墓（3/100%）	2/67	0/0	0/0	0/0	2/67	0/0	1/33
中型土坑墓（25/100%）	23/92	7/28	2/8	2/8	0/0	2/8	1/4
小型土坑墓（1/100%）	1/100	0/0	0/0	1/100	0/0	0/0	0/0
大小不清楚的墓（0/100%）	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
总计（29/100%）	26/90	7/24	2/7	3/10	2/7	2/7	2/7

表二〇 洛阳北窑西周中期马器与墓葬规模关系

	实用型（数量/%）			装饰型（数量/%）		泡
	衔	镳	节约	当卢	马冠	
大型土坑墓（3/100%）	0/0	0/0	1/33	0/0	1/33	3/100
中型土坑墓（25/100%）	1/4	2/8	5/20	3/12	0/0	21/84
小型土坑墓（1/100%）	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
大小不清楚的墓（0/100%）	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
总计（29/100%）	1/3	2/7	6/21	3/10	1/3	24/83

大型墓被盗多次，发现的数量也很少，器类组合已极不完整。中型墓的车马器组合为害、辖、毂饰、轴饰、軛、舆饰、衡末饰、衔、镳、节约、当卢、泡等。一座小型墓（M452）内发现辖、軛等车马器^[45]。

虽然墓葬盗扰情况严重，我们仍能看出实用型车器及泡为主要的器类。随葬车马器的墓葬中有 90% 随葬害辖，说明害辖仍为车的最主要象征。马器的埋藏不如车器兴盛，以节约和泡为主。

5. 与其他器类的关系（表二一）

表二一 洛阳北窑西周中期随葬品共存器类关系比较

随葬车马器的墓葬	随葬兵器（34 座）		随葬陶、原始瓷器（34 座）	
	不共出车马器/ 随葬兵器	共出车马器/ 随葬兵器	不共出车马器/随 葬陶、原始瓷器	共出车马器/随 葬陶、原始瓷器
大型土坑墓（3 座）	0/3（0%）	3/3（100%）	0/3（0%）	3/3（100%）
中型土坑墓（25 座）	6/20（30%）	14/20（70%）	23/30（77%）	7/30（23%）
小型土坑墓（1 座）	0/0	0/0	0/0	0/0
大小不清楚的墓（0）	0/0（0%）	0/0（0%）	1/1（100%）	0/1（0%）
总计（29）	6/23（26%）	17/23（74%）	24/34（71%）	10/34（29%）

在大、中型墓葬中，车马器与兵器共出的比例很高。而陶、原始瓷器与车马器共出的比例较早期更低。

（四）西周晚期的车马埋藏

1. 葬车墓葬在同时期墓葬中的地位

晚期墓葬共 34 座，基本分布于墓地的南部和墓地东西的边缘。据报告按墓坑的大小进行分类，共有大型墓 8 座（竖井形 5 座、正斗形 2 座、覆斗形 1 座）、中型墓 26 座（竖井形 24 座、正斗形 1 座、覆斗形 1 座）^[46]。随葬车马的墓葬比例如表二二：

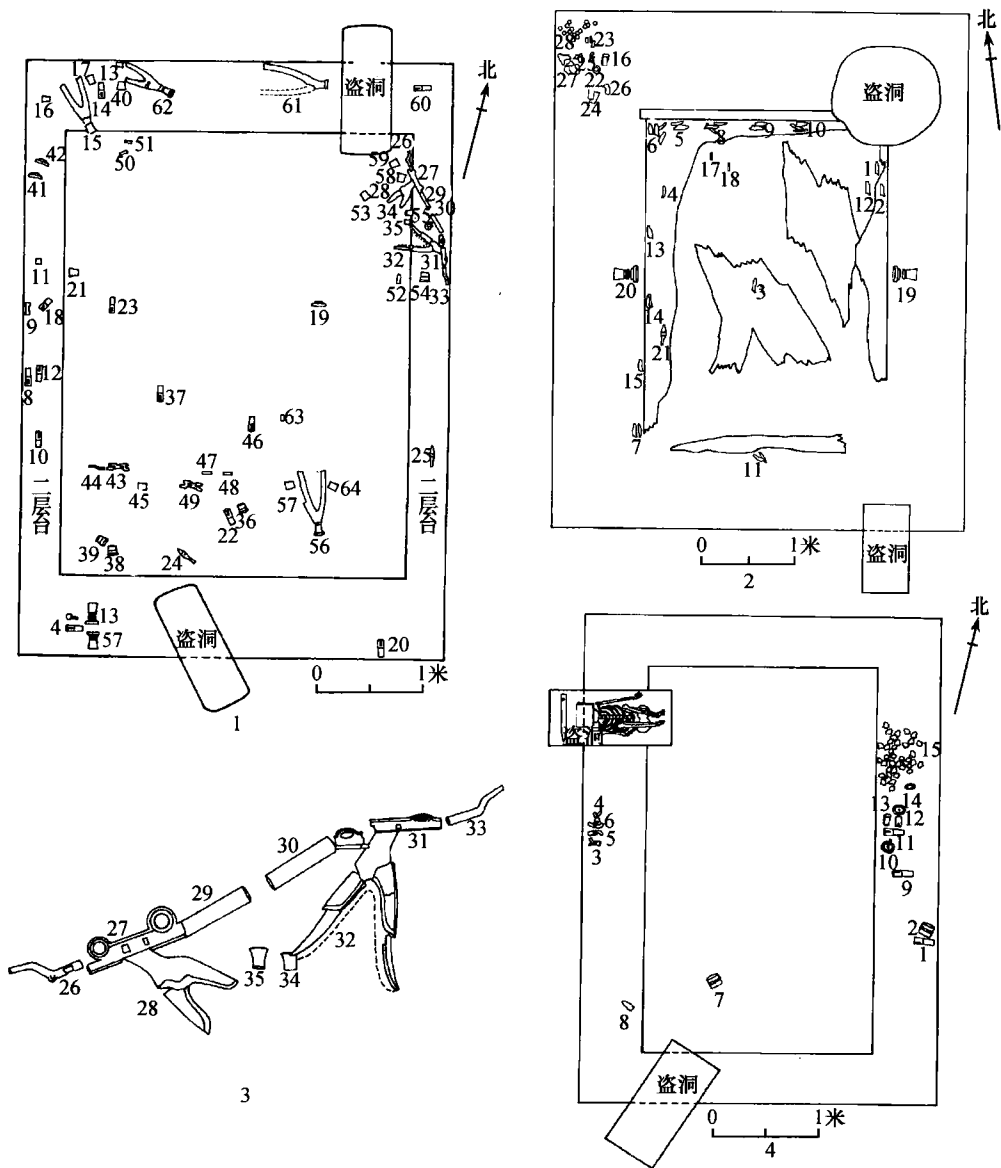
表二二 洛阳北窑西周晚期随葬车马墓葬比例

	发现车马遗迹（数量/%）	未见车马遗迹（数量/%）
大型土坑墓（8/100%）	7/88	1/12
中型土坑墓（26/100%）	14/54	12/46
总计（34/100%）	21/62	13/38

大型墓发现车马器的比例高，中型墓则有一半发现车马器。比例上与早期十分接近。

2. 车马埋藏的方式

晚期墓内除了以车马器随葬外,也发现以车构件随葬。铜车马器被分层或不分层地放置于填土之中。更多的墓葬将车马器置于二层台上。车器与马器在部分墓葬中也被有意识地分开摆放,M513(图六〇,4)即将车器放置于东二层台、马器放置于西二层台。



图六〇 北窑西周晚期墓例

1. M118 (除 63、70 外, 均为车马器) 2. M534 (19~21 为车马器) 3. M118 出土木衡及铜衡饰
4. M513 (1~7、9~13、19~22 为车马器)

随葬车构件的现象见于竖井形大型墓 M118（图六〇，1）。装配完备的车衡被放置于二层台上的填土之内。该墓内发现车衡两组，第一组在东壁偏北的二层台上，衡上装配有完整的衡饰，在相应位置缚有完整的铜軛饰。出土时各部件内的朽木犹存（图六〇，3）。另一组位于墓室南部，有軛及曲衡饰，由布局上看来应为全长 1.34 米的车衡^[47]。填土内还散置其他种类的车马器。

M534（图六〇，2）内发现两组轂饰相对地（相距 2.8 米）置于墓室正中，约当二层台与椁室之间的位置。或许是在椁顶随葬整车的遗迹。

3. 车马埋藏的内容

晚期墓葬内发现的车马遗迹包括车构件以及车马器。
车构件见于 M118，随葬两件装配完整的车衡。
车马器的种类主要有害、辖、轂饰、轴饰、軛、軛、曲衡饰、衡末饰、銮、軛等车器，以及马冠、镳、节约、泡等马具。器类与早、中期基本一致，主要为形式上的变化。由于盗扰严重，我们无法判断墓葬内随葬车马器的套数。
将车器与马器在各种墓葬中出现的比例进行比较如表二三：

表二三 洛阳北窑西周晚期随葬车马器墓葬比较

	仅发现车器 (数量/%)	仅发现马器 (数量/%)	发现车器及马器 (数量/%)
大型土坑墓 (7/100%)	4/57	0/0	3/43
中型土坑墓 (14/100%)	3/21	5/36	6/43
总计 (21/100%)	7/33	5/24	9/43

大型墓不单独随葬马器，中型墓内仅发现马器的墓葬比例较早、中期有所提高。而同时随葬车器与马器的墓葬仍占最大的比例。
发现车衡及大量车马器的 M118 的墓室规模为所有晚期墓葬之冠，墓主有较高的身份。

4. 车马器的种类

车马器与墓葬规模的关系如表二四、表二五：

表二四 洛阳北窑西周晚期车器与墓葬规模关系

	实用型 (数量/%)					装饰型 (数量/%)		
	害辖	轂饰	轴饰	軛	軛、曲衡饰	銮	衡末饰	軛
大型土坑墓 (7/100%)	3/43	3/43	1/14	3/43	3/43	1/14	3/43	2/28
中型土坑墓 (14/100%)	5/36	2/14	0/0	0/0	2/14	3/43	2/14	0/0
总计 (21/100%)	8/38	5/24	1/5	3/14	5/24	4/19	5/24	2/10

表二五 洛阳北窑西周晚期马器与墓葬规模关系

	实用型（数量/%）			装饰型（数量/%）		泡
	銎	镡	节约	当卢	马冠	
大型土坑墓（7/100%）	0/0	1/14	2/28	0/0	1/14	2/28
中型土坑墓（14/100%）	0/0	1/8	10/71	0/0	2/14	8/57
总计（21/100%）	0/0	2/10	12/85	0/0	3/14	10/48

大、中型墓葬随葬车马器的内容差异不大。害辖、泡仍是最主要的器类，但害辖、泡在墓葬中随葬的比例明显减少。有较多的墓葬随葬配套的车衡饰（轸、曲衡饰、衡末饰），以节约随葬的现象也较之前更为普遍。

5. 与其他器类的关系（表二六）

表二六 洛阳北窑西周晚期随葬品共存器类关系比较

	随葬兵器（7座）		随葬陶、原始瓷器（20座）	
	不共出车马器/ 随葬兵器	共出车马器/ 随葬兵器	不共出车马器/随 葬陶、原始瓷器	共出车马器/随 葬陶、原始瓷器
大型土坑墓（7座）	0/2（0%）	2/2（100%）	1/4（25%）	3/4（75%）
中型土坑墓（14座）	2/5（40%）	3/5（60%）	11/16（69%）	5/16（31%）
总计（21）	2/7（29%）	5/7（71%）	12/20（60%）	8/20（40%）

车马器与兵器的共存性很高。兵器与车器或车马器并出，但不见兵器与马器单独共存。随葬陶、原始瓷器的大型墓多随葬车马器，但在中型墓中仅有近 1/3 的墓葬发现车马器。

（五）马坑

北窑墓地发现马坑十余座，其中 7 座进行了发掘。马坑的形制多为长方形竖穴。大部分的马坑只葬马，仅个别车马坑内埋有极少量的镡、马饰。也有葬狗的马坑。马匹有的活埋，也有杀死后再埋的。规模上有大、中型两种。其中能断定时代的只有 M693，由所出铜镡分析，时代属于西周晚期^[48]。

墓地内的马坑多散布于大、中型墓葬之间，带墓道的两座“中”字形大墓附近没有发现，所以这些马坑作为公共殉马坑的可能性较强。

（六）小结

北窑墓地的车马埋藏以墓葬内的车马器埋藏为主，少数墓葬内发现以装饰完整的木车衡、軛随葬，墓地内并没有大规模的马坑。由于早、中、晚期墓葬数量上的不平均，加上盗扰严重，我们只能着重讨论该墓地内车马埋藏的一些现象。

早、中期多将车马器分层或不分层的放置于填土之中，一般车器在上、马器在下，而车器中又以轂饰的埋放位置最高，多置入墓壁的小龕中。晚期多将车马器放置于二层台上，车器与马器的放置位置也有区别。在墓壁相对位置挖龕的做法也见于其他地区的西周墓葬，这些墓葬所见的成对轂饰多装置在车轮上，所以北窑墓地发现的成对轂饰原来也可能装置在车轮之上。报告按轂饰的尺寸将车轂分为大中小三类，散见于大、中型墓葬之中，估计也可代表三种不同尺寸的车体。

北窑墓地虽不见以整车随葬，但我们可以由一些墓葬内车马器的放置位置看出整车葬或拆车葬的现象。属于早期的“中”字形墓 M451 具体表现了实车埋葬的意象。虽然采取了拆车的形式，但由车马器、构件的位置看来，M451 墓道壁上埋有标示车轮的轂饰，墓道中间放置着完整的车衡，其后放置輿饰，基本维持了马车轮在左右、衡在中间、輿在衡后的形象。而由 M534 铜轂饰的位置看来，极有可能是整车随葬。

北窑墓地在选择车马器时比较强调车器，尤其是实用型车器。在所有随葬车马器的墓葬中，大型墓以轂辖、轂为主，中型墓则以轂辖为主。轂辖是该墓地最基本的车马器器类，也是车的最基本象征物。马器的埋藏不如车器发达，以泡为大宗，节约次之。晚期墓在选择车马器时与前期有较大的区别，在车器上，虽然仍以轂为主流，但在比例上明显减少，一些墓葬更多地以车衡（包括完整的车衡以及衡上的配件）随葬，随葬泡的比例也明显减少，节约成为马具的主要代表。多见于其他墓地的衔、镳在这一墓地内少有发现。

报告由铜车轂的出土情况讨论，指出有 17 座墓分别埋有 3 ~ 13 件，即代表埋有 2 ~ 7 乘车。再与浙川下寺的发现对照后认为，北窑墓地内埋有车轂的贵族墓，其墓主是士一级，有的是上、下大夫。而两座带墓道大墓的墓主人级别则要远远超过所葬车子数量所反映出来的^[49]。如是，则发掘者似乎向我们暗示着该墓地的车马埋藏数量并不足以作为一种准确判断墓主人身份的标准。不过，除了随葬车构件的墓葬等级较高外，车马器的种类与数量，与墓室的规模基本是成正比的。

三、案例三：长安张家坡西周墓地

（一）遗址基本情况

张家坡西周墓地^[50]位于陕西长安县沣河西岸的张家坡村。这里所讨论的材料是中国社会科学院考古所沣西发掘队于 1983 ~ 1986 年间发掘的墓葬群。其中双墓道大型墓 1 座、单墓道大型墓 3 座、竖穴墓 340 座、洞室墓 21 座、车马坑 3 座、马坑 22 座。这些墓葬分布在两个发掘区，北区以井叔家族墓地为中心，南北长 150 米，东西宽 130 米，共发现墓葬 272 座；南区南北长 130 米，东西宽 120 米，共发现墓葬 118 座^[51]。延续时间由西周早期到西周晚期。

（二）墓葬内的车马埋藏

张家坡西周墓地共发现墓葬 365 座，车马坑 3 座、马坑 22 座，其中的 87 座墓葬发现车马器，占全墓地墓葬总数不到四分之一。

这一墓地内可辨识车舆结构的马车有乙-AⅣ式及乙-BⅠ式两种。

报告依据打破关系及陶器、铜器的形式演变将墓葬分为五期。在可分期的墓葬中，发现车马遗迹的墓葬比例如表二七：

表二七 长安张家坡西周墓地随葬车马墓葬比例

	发现车马遗迹的墓葬（数量/%）	未发现车马遗迹的墓葬（数量/%）
第一期（32 座）	1/3	31/97
第二期（54 座）	9/17	45/83
第三期（52 座）	12/23	40/77
第四期（50 座）	10/20	40/80
第五期（33 座）	7/21	26/79
总计（221 座）	39/18	182/82

除洞室墓 M285 外，一期材料中没有发现车马随葬。三至五期较为普遍。需要注意的是，已分期的随葬车马的墓葬不到该墓地内随葬车马墓葬总数的 1/2，如果能将所有材料一起考虑的话，可能出现不一样的结果。

纵观全部的墓葬材料，至少我们可以确定，随葬车马的墓葬规模至少为 1 椁 1 棺（洞室墓除外），墓室长 2.95 米以上（仅 M49 长 2.76 米）。

以下，在报告对墓葬分类的基础之上，讨论张家坡墓地里车马埋葬的现象。

1. 双墓道大墓

双墓道大墓只有 M157（图六一，1、2）一座。属于张家坡墓地第三期，即西周中期偏晚阶段。

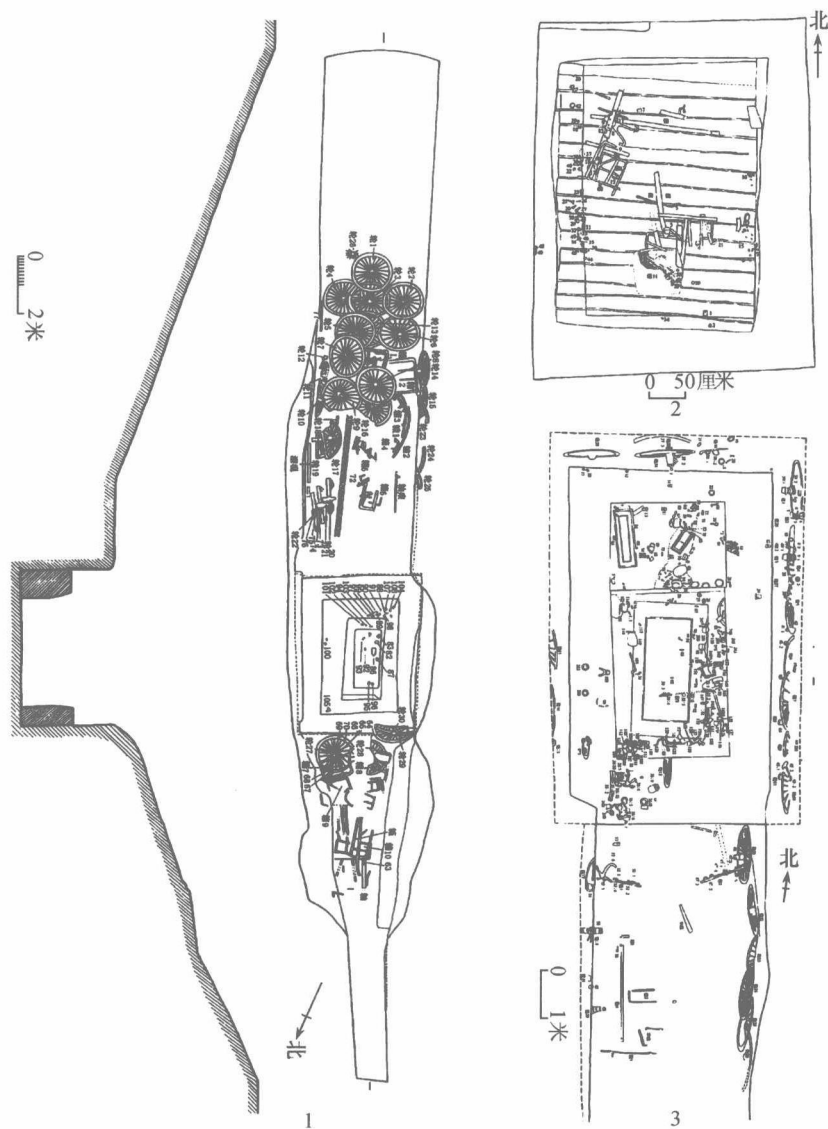
椁盖上和墓道内陈放拆散的车辆，共发现 30 个车轮、12 个车舆，还有轴、辘、衡、軛等，气势非同寻常^[52]。由于被盗严重，棺椁之内是否随葬车马器已不得而知。

墓道内以放置轮、舆为主，南墓道内车轮的放置方式有二：一种是将车轮靠在墓道两侧的壁上，东壁里侧的轮毂上有铜饰；一种是将车轮平放在墓道底部，前后左右相互叠压。6 个车舆自南而北陈放在墓道底部中央。北墓道内轮、舆数目较少，车轮均平放在墓道底，部分轮毂上发现铜毂饰。车舆放置于轮上。另发现一段车轴，一端还套有车害^[53]。

椁顶中央发现不带车轮的两乘拆散的车，衡上有完整的衡、軛饰。椁盖板边上还发现了 4 件辖、1 件害及节约、镢等马器，估计原为椁顶上两车所用。

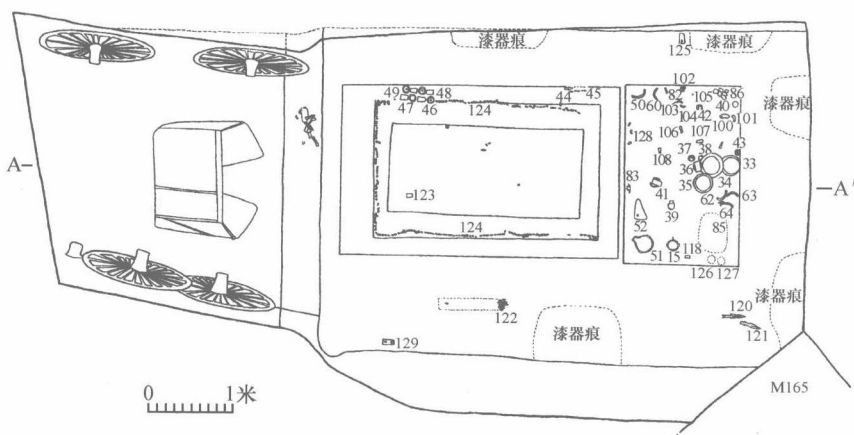
2. 单墓道大墓

单墓道大墓共发现 3 座（M152〈图六二〉、M168、M170〈图六一，3〉）。属于张家坡墓地第三期，即西周中期偏晚阶段。M168 没有发现马车实体，仅于椁盖上发现分置东西的四件铜辖、棺椁之间发现两件害、一件辖。M152、M170 则发现大量拆散的马车及车马器。



图六一 张家坡带墓道墓葬墓例

1. M157 2. M157 椁盖平面图 3. M170



图六二 张家坡 M152 平面图

46~49、123. 銎铃 125、129. 曹

M152 的葬具有椁室、头箱、外棺和内棺。车马器被放置于头箱、棺椁之间及二层台上，与其他器物混合放置。墓道内陈放拆散的车辆。现存 1 个车舆、5 个车轮。车舆置于墓道中间，车轮分别靠立在墓道东西壁^[54]。

M170 的葬具有椁室、头箱、外棺和内棺。车马器被散乱放置于椁室、头箱、外棺和内棺。二层台上和墓道中陈放轮、舆，以车轮发现最多，都是贴着二层台或墓道的一壁依次排列的，有的则在壁上挖一小龕，把车毂的一端纳入龕内。车马器放置于填土内及棺椁之间，有的比较集中。在墓室南二层台上面的填土内，发现一堆车器，而西侧二层台上则发现有轸饰。墓室头箱东侧上面的填土内，发现了多套马络头。报告依据这些现象认为，车器和马具是分别放置的^[55]。

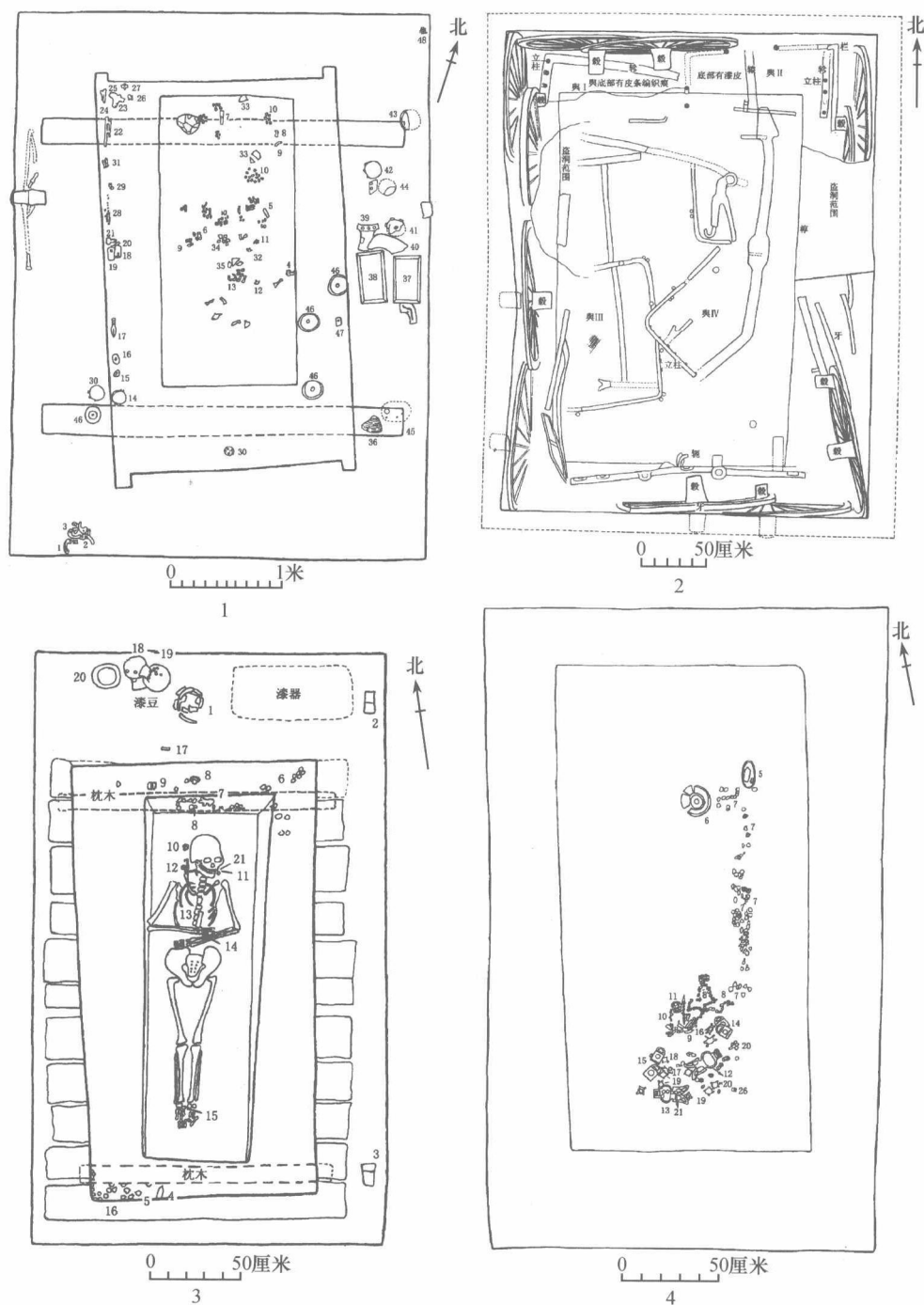
3. 竖穴墓

竖穴墓共发现 340 座。

车马遗迹包括椁顶及二层台葬车以及车马器埋藏两种。

墓葬可按棺椁数分为四种：无棺无椁、1 棺无椁、1 椁 1 棺、1 椁 2 棺。

(1) 1 椁 2 棺：部分 1 椁 2 棺墓随葬轮舆与车马器，或仅随葬车马器。随葬的车子都是拆散后埋藏的。车轮一般放置在二层台上，靠立在墓壁上，墓壁挖有浅龕，轮毂的一端被纳入龕内（如 M220）。车辒常顺放在一侧的二层台上，车舆、辕、衡等散置在椁盖上^[56]。虽然同为 1 椁 2 棺，但墓葬内随葬车的数量差异很大，多者如 M196（图六三，2），发现 12 轮、4 舆、2 衡；少者如 M165（图六三，1）仅随葬 2 轮。不论随葬轮舆的多寡，车轮一般立放于二层台上，车舆、车衡等部件则置于椁顶板上。仅随葬 2 轮的 M165 则如其他墓地一般，将车轮分置于东西二层台上相对的位置，作为车的象征。一般来说，随葬车舆数量越多的墓葬，墓室的面积也越大。车器与马器也有分别集



图六三 张家坡竖穴墓墓例

1. M165 (1~4、7、15、18~22、46、48 为车马器) 2. M196 椁盖上的轮輿 3. M216 (2、3. 甗)
4. M145 椁盖上随葬器物分布图 (5、6、16~21. 泡 12、13. 当卢 14、15. 鏃)

中放置的现象（如 M165）。车马器一般埋藏在墓室上部的填土之内。部分墓葬则将车马器与其他随葬器物（铜礼器、陶器等）集中放置在一起，如 M253 便将车马器与其他器物一起放置于棺槨之间。

（2）1 槨 1 棺：除 M216（图六三，3）可能于二层台随葬车轴外，这一类墓葬仅发现以车马器随葬。车马器均发现于墓室长 3、宽 1.5 米以上的墓葬。M145（图六三，4）将两套完整的马络头放置于槨盖板上。该墓未经盗扰，说明马器是一种单独的器类。M320 将车马器与铜、陶器同置于棺槨之间的东北角。

（3）1 棺无槨：少数 1 棺墓发现车马器。

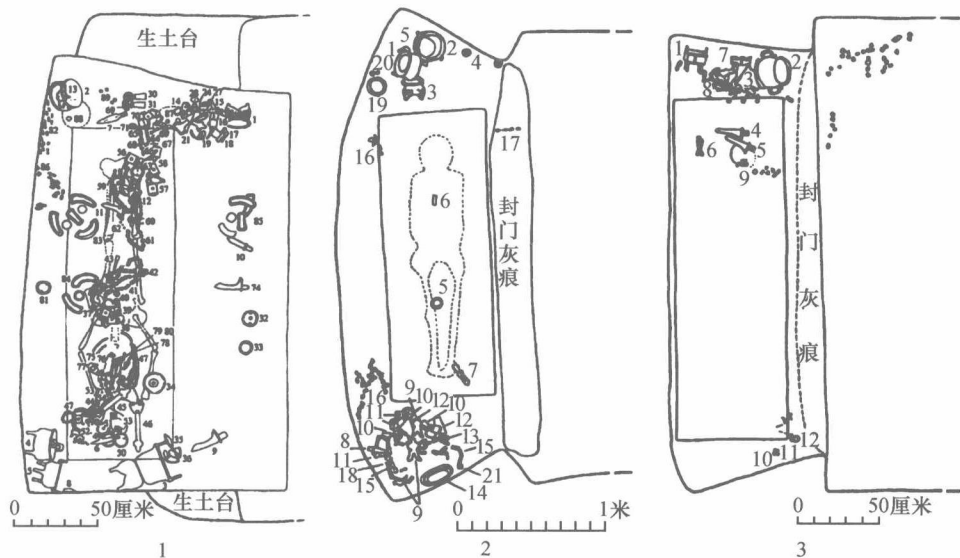
（4）无棺无槨墓没有发现车马器。

4. 洞室墓

墓地内发现的洞室墓共 21 座，不论墓室大小，均仅置 1 棺。其中，发现车马遗迹的有 6 座，约占全部的 29%。

发现车马遗迹的洞室墓墓室均长 3 米以上，除 M112 内发现两轮外，其他仅随葬车马器。报告指出，大凡出铜容器的墓，都随葬铜兵器、车马器和玉器等，随葬物品比较丰富^[57]。

在随葬品丰富的墓葬内，车器与马器也有分开放置的现象。M183（图六四，1）将三组马络头放置于棺上，而将车器与其他铜、陶器一起放置于墓室北端。部分墓葬将车器与马器放置在一起，如 M285（图六四，2）将车马器放置于墓室南端，将铜、陶器放置于墓室北端。也有只随葬马器的，如 M284（图六四，3）。发掘者依据车马器的发现情况认为，M183 随葬的是二车八马、M285 随葬的是一车四马^[58]。



图六四 张家坡洞室墓墓例

1. M183 (14~42、44~57、60~63、72 为车马器) 2. M285 (9~15、19、21 为车马器) 3. M284 (6、7. 辖)

张家坡西周墓地墓葬内葬车全为拆车葬。由这些墓葬的车马埋藏情况，我们可以按墓葬规模及车马遗迹现象，将该墓地发现的带车马遗迹墓葬分为几种：

(1) 双墓道墓葬：随葬大量拆散后的轮、輿及少数其他车构件。轮散置于墓道底部或多层叠靠在坑壁上。輿及其他车构件放置于墓道中部及椁顶。

(2) 单墓道大墓：将拆散的轮放置于墓道坑壁边及二层台上。輿及其他车构件放置于墓道中间及椁顶。车马器被放置于头箱、棺椁之间及二层台上。

(3) 大、中型竖穴土坑墓：车马遗迹均发现于墓室长 3、宽 1.5 米以上的墓葬。发现轮、輿的墓葬至少 1 椁 2 棺，随葬车的数量不定。多以轮为主，有时也随葬个别的车部件（如 M271 随葬 1 衡）。轮放置于二层台上，輿多置于椁顶。车马器放置于填土、二层台、椁顶或棺椁之间，车器、马器时有分别放置的现象。1 椁 1 棺墓葬仅随葬车马器。洞室墓以车马器埋藏为主，但也有随葬车轮的现象。

(4) 小型竖穴土坑墓：1 棺无椁及无棺无椁墓没有发现车马器。

(三) 车马坑与主墓的关系

张家坡西周墓地共发现车马坑 3 座，马坑 22 座。

报告将车马坑分为两类：第一类是整车埋藏，服马侧卧于车辋两侧，如驾车状（M313〈图六五，1〉）；第二类是将车子拆散后的一些散件放入坑内，马的排列也不整齐（M104〈图六五，2〉、M155〈图六五，3〉）。马坑也分为两种类型，一种是活马埋葬，而且马的数量较多，至少在 10 匹以上，坑内马骨排列不整齐，与第二类车马坑相似，只是没有随葬轮輿，如 M153（图二八，4）；另一类是先将马匹处死后再埋葬，排列有序，马的数量也较少，多为偶数，最多的有 10 匹，少的只有 2 匹，如 M192（图六五，4）^[59]。

报告依据墓葬规模以及墓葬、车马坑在墓地内分布的位置认为，M155 有可能是 M157 的车马坑、M154 则是 M152 的马坑、M153 属于 M168、M192 属于 M170，其他车马坑、马坑亦各有所属^[60]。

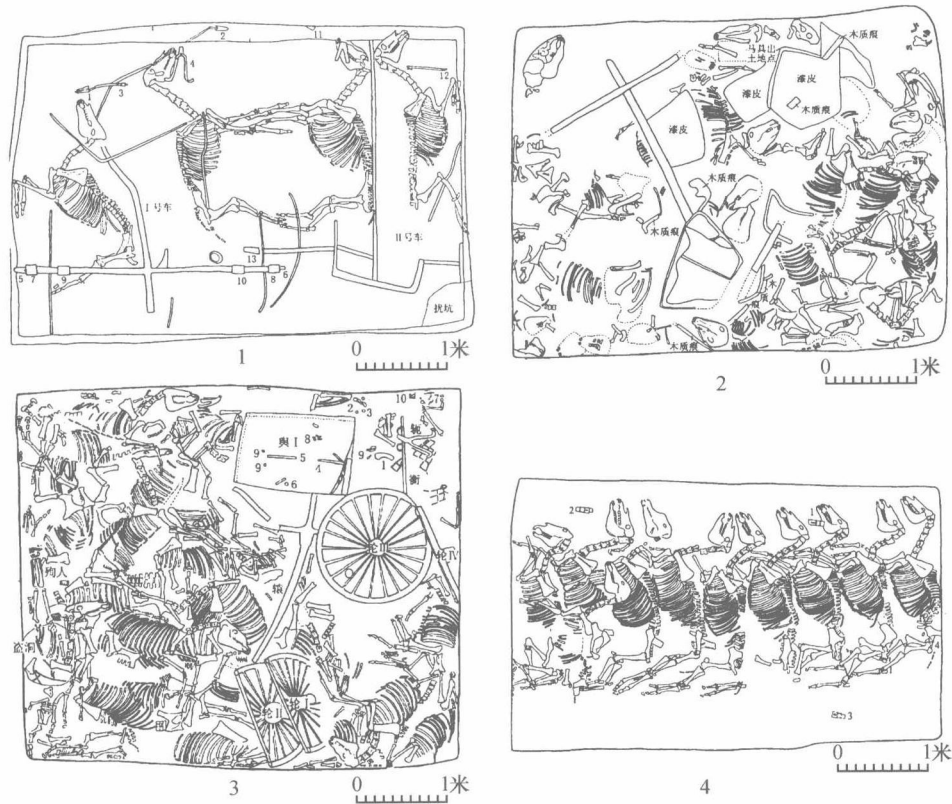
将车马坑、马坑内的马匹、车輿数量与其可能所属的主墓对应如表二八：

表二八 长安张家坡西周墓地车马坑及马车数量与主墓对应情况

车马坑（马坑）	主墓	车马坑内马数	主墓轮輿数		主墓规模	车马坑与主墓空间对应关系
			轮	輿		
M155	M157	18（4 轮 2 輿）	30	12	双墓道大墓	主墓之南
M154	M152	50 以上	5	1	单墓道大墓	主墓东侧偏南
M153	M168	50 以上	0	0	单墓道大墓	主墓西侧
M192	M170	10	31	数个	单墓道大墓	主墓东侧
M104	M2	21 以上（有轮輿）	2	0	大型竖穴墓（长 5 米）	主墓西南
M94	M1	4	0	0	大型竖穴墓（长 4 米）	主墓西南

续表

车马坑（马坑）	主墓	车马坑内马数	主墓轮輿数		主墓规模	车马坑与主墓空间对应关系
			轮	輿		
M236	M286	14	2（穀槽）	0	大型竖穴墓（长4.5米）	主墓东南
M304	M349	6	1	0	中型竖穴墓（长3.3米）	主墓东侧
M369	M374	6	2（穀槽）	0	中型竖穴墓（长3.4米）	主墓东侧
M217	M219	6	2	有	中型竖穴墓（长3.5米）	主墓西南
M218	M220	4	4	有	中型竖穴墓（长3.8米）	主墓西南
M208、M205	？	20、8	？	？	大型竖穴墓	主墓西侧



图六五 张家坡车马坑、马坑

1. M313 2. M104 3. M155 4. M192

由上表看来，虽然车马坑、马坑随葬的内容并不一定与墓室规模成正比，车马坑、马坑内的马骨数量也与主墓内发现的轮輿数有很大的差距，但一般来说，带墓道大墓陪葬的马匹数量较多，大型竖穴墓也有规模较大的车马坑或马坑。中型竖穴墓陪葬的车马坑规模较小。车马坑、马坑被设置于主墓的南或东、西侧，以设于西南最为常见。虽然

不是很固定，但不见设于主墓北面。车马坑、马坑内的马骨数量与主墓内发现的轮輿数量上的差距说明，这些殉葬的马匹并不是完全为驾车准备，而可能是作为一种有价值的物资置入坑中。

（四）墓葬内的车马器组合

大量随葬拆散的马车是张家坡墓地的一大特色。虽然报告内没有刊布每一墓葬内车马器的组合情况，但较完整地发表了发现轮輿遗迹的 28 座墓葬内的车马器组合^[61]。这对于我们掌握该墓地内车马器随葬的一些特点还是很有助益的。

28 座发现轮輿遗迹的墓葬中有 23 座发现车马器，车马器的组合情况如表二九：

表二九 长安张家坡西周墓地随葬车马器组合

墓号	车器										马器			
	实用型					装饰型					实用型		装饰型	
	害辖	轭	轂	衡饰	轴饰	釜	軋	軋饰	踵饰	衡末饰	衔	镳	革皮具	马冠
M2	√	√											√	
M57			√			√						√		
M112	√					√					√	√		
M121	√			√			√	√	√	√				
M152	√					√					√	√		
M157	√	√	√	√			√				√	√		
M165	√					√						√		
M170	√		√	√	√	√	√	√	√	√			√	
M196						√						√		√
M204	√											√		
M216	√													
M220	√													
M233	√													
M244	√					√					√	√		
M248											√	√		
M271	√					√						√		
M286	√										√	√		
M290	√													
M324	√													
M336						√								
M349	√					√					√	√		
M351	√										√	√		
M374	√										√	√		
共 23 墓	19	2	3	3	1	10	3	2	2	2	9	14	2	1

虽然这些墓葬均受到不同程度的盗扰,但由发现看来,大型墓葬随葬的车马器器类较多,𨾏辖(以𨾏的发现为主)、𨾏、銜、𨾏为车马器的基本组合。实用型车马器较为普遍,车器与马器似乎同样受到重视。在车马器的埋藏上,𨾏辖作为车的象征,銜𨾏作为马的象征,而𨾏铃则表现礼的概念。

(五) 其他现象

由于盗扰严重,墓葬内的器物组合已不完整。不过由墓室规模来推断,随葬车马器的墓葬基本上均随葬铜礼器。在1椁1棺以上的墓葬中,车马器多与戈(部分与矛、铍)并存,少数葬车墓葬内还发现铜工具。少数1棺墓^[62]内发现车马器。

车马器的随葬也见于部分可以确定性别的女性墓葬中。异穴夫妇合葬墓多同时发现车马器(M196和M204、M199和M200);洞室墓M284^[63]的墓主人也是女性,墓内随葬铜礼器、兵器、车马器、陶器,与男性墓无异。说明车马器的随葬只与身份有关,不限于性别。

(六) 小结

见于张家坡基地的车马埋藏形式主要有随葬拆散的轮舆、随葬车马器以及车马坑、马坑的设置。随葬以大量拆散的马车的做法为该基地的一大特色。

我们可以在车马器的埋藏上看出该基地对𨾏辖、銜、𨾏、𨾏的重视。这也形成了张家坡基地车马器的基本组合。车器、马器时有分别放置的现象,但不是十分明显。

张家坡基地内墓葬葬车以拆车葬为主,拆散的车部件置入墓室特定的位置之中。这些车构件放置的固定位置主要有:①轮主要靠置于坑壁上,坑壁上多挖有放置车毂的小龕,以防止车轮滚动。放置的主要位置是墓道及二层台;②舆主要放置在墓道中央或椁顶,有时连着辘、衡;③车的其他部件发现较少,但也多放置于椁顶板或墓室填土之内。

墓葬葬车规模的不同也影响着轮舆摆放的方式。双墓道大墓M157内随葬的车轮已基本占满接近墓室的墓道壁,所以便将安排不下的轮,放置于墓道底部,再于轮上放置车舆。而在多数随葬二轮墓葬中,车轮的位置多被精心安排,将之放置于左右二层台上相对的位置。而在随葬轮舆较多的竖穴墓中,似乎只要将轮舆放置于其应在的区位(如椁顶或是二层台)即可,对于轮舆的排列上没有太多的讲究。

随葬大量拆散的马车说明了这一基地对葬车的重视。虽然都采用拆车葬,但同属于第三期的3座单墓道墓M152、M168、M170在葬车的数量上也有较大的区别。在大型竖穴墓中,墓室内葬车的数量也有很大的差异,并且,随葬轮舆的数量与墓室的规模没有明显的相对关系。如M196随葬12轮4舆,但墓室面积更大的M165则仅发现2轮及相当于一车的车马器(一对𨾏辖)。这或许说明着,以车或车马器随葬仅是作为墓主人身为“有车阶级”的一种标志,在葬车时并没有明确与身份相对应的应葬车之数。

四、案例四：曲沃天马一曲村晋国墓地

（一）遗址基本情况^[64]

天马一曲村遗址^[65]位于山西省翼城县、曲沃县交界处。该遗址发现于20世纪60年代，发掘工作于1980年开始，由北京大学考古系与山西省考古研究所合作，至今仍在持续进行。

天马一曲村遗址晋国墓葬分处两地。一处是位于遗址中部，北赵村南的晋侯墓地；另一处是位于遗址西部边缘，曲村村北和村东附近的晋国贵族和平民墓地。两处一东一西，相距1200余米。年代范围主要属西周早期至春秋早期。

晋侯墓地共有9组晋侯及其夫人墓和若干陪葬墓、车马坑、祭祀坑。发掘者认为墓主人是从晋侯燮父至晋文侯夫妇。9组墓葬的延续时间由西周早中期之际到春秋早期。墓地材料陆续简要地刊布于《文物》上。

曲村墓地已发掘两周墓葬约800座，其中20世纪80年代发掘的641座西周和春秋早期墓在《天马一曲村（1980~1989）》报告中已有详细的介绍。这批墓葬保存完好，无一盗扰。墓主身份高者随葬4或3鼎，等级与晋侯夫人相当，身份低者则一无所有。

以下将晋侯墓地与曲村墓地分开讨论。

（二）晋侯墓地（公墓）

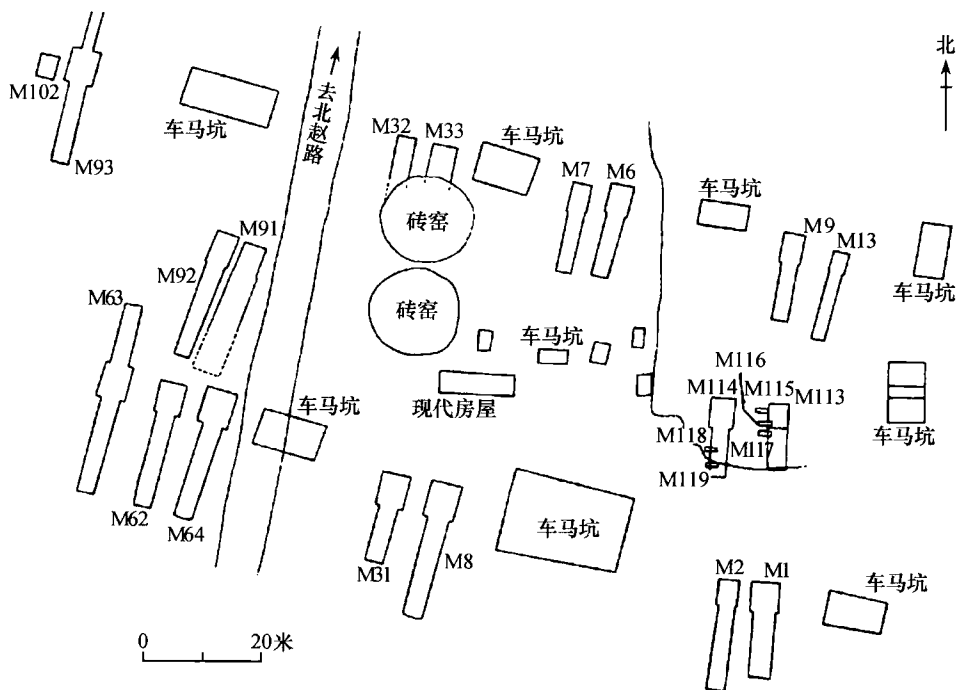
1. 墓地基本情况

晋侯墓地的发掘始于1992年，至2000年进行了6次大规模的发掘，至今已清理晋侯夫妇墓9组19座，除M64组是一位晋侯两位夫人，余均为一位晋侯一位夫人。整个墓地已基本揭露出来。

墓地（图六六）东西长170米，南北宽约130米。墓葬可分为3排，北排4组，由东往西依次是M9、M13组，M6、M7组，M33、M32组，M93、M102组；中排2组，东面是M114、M113组，西面是M91、M92组；南排3组，由东往西依次是M1、M2组，M8、M31组，M64、M62、M63组。各墓均为南北向略偏东，除北排最西一组即M93晋侯之夫人墓M102无墓道，M93晋侯墓及南排最西一组即M64晋侯之夫人墓M63为南北两条墓道，余皆在方形或长方形墓室南面设一条墓道。各组内晋侯及夫人墓墓位的安排，除M114、M113组及M9、M13组是侯墓居右（西），夫人墓居左（东），余均为侯墓居左（东），夫人墓居右（西）。墓主人之头向，除M91、M92为头向南，余皆头朝北。每组墓之东面均有附属车马坑一座，其中M114、M113组和M9、M13组车马坑为南北向（M114、M113车马坑中间有生土隔梁），余皆为东西向。属于M8的一号车马坑已于2006年进行发掘^[66]。在墓道的近旁，多有数目不等的陪葬墓和祭祀坑，有

的祭祀坑打破了墓道和附属车马坑。9组19座晋侯及夫人墓中有11座保存完好，8座被盗。陪葬墓中墓室稍大者也多遭到盗掘^[67]。

9组晋侯夫妇墓的时代先后如下：M114、M113→M9、M13→M6、M7→M33、M32→M91、M92→M1、M2→M8、M31→M64、M62、M63→M93、M102。



图六六 北赵晋侯墓地墓葬分布图

2. 车马埋藏情况

晋侯墓地内的车马埋藏形式有车马坑、墓室及墓道葬车（拆车葬与整车葬两种）、墓室内随葬车马器等三种。

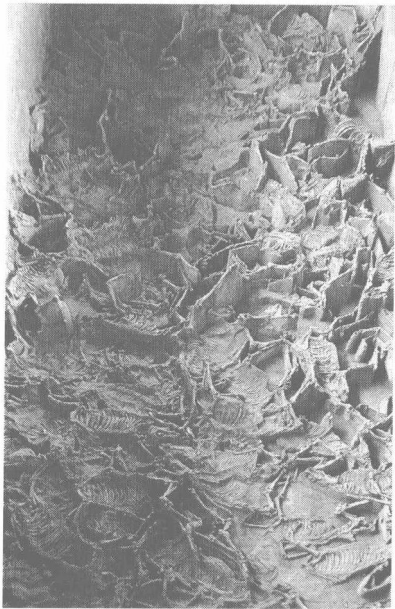
晋侯夫妇墓的墓道及椁顶均随葬了不同数量的马车。每组墓之东设置大型车马坑。并于椁顶或棺椁之间随葬车马器。

除晋侯夫妇墓内发现实车埋葬外，晋侯墓地内其他陪葬墓内尚不见随葬实车或车部件。除 M112 附设一座车马坑外，也不见其他墓葬设置附属的车马坑。部分大型陪葬墓内发现车马器。

(1) 车马坑

晋侯墓地共发现 10 座车马坑，其中 9 座大型车马坑分属各组晋侯夫妇墓，1 座小型车马坑属位于墓地中部的一座中型墓（M112，随葬 3 鼎）。所有车马坑均设于主墓之东，无一例外。从车马坑的规模与车马之数来看，若时代相同，身份愈高则车马坑规模

愈大，所葬车马愈多。已发掘的 M8 组车马坑（一号车马坑）东西长约 22 米，南北宽约 15 米，深 5 米余，是现知西周时期面积最大的车马坑之一。坑内分东西两部分，其间用夯土墙相隔。东部面积较小用以埋马，现已清理完毕，其中至少殉马 105 匹，在已发掘的西周车马坑中马匹的数量最多（图六七）。西面面积较大，用以陈车。坑内发现排列有序的马车 48 乘，为目前所知规模最大的车马坑（图六八）。坑内发现带有彩绘车舆的“彩车”及车舆带有青铜铠甲的“装甲车”不见于其他遗址^[68]。而中型墓 M112 之车马坑规模很小，长宽不足 5 米，内陈车 4 乘。马被压在车下，数量难以查明，估计有 10 余匹^[69]。



图六七 北赵晋侯墓地一号车马坑之马坑



图六八 北赵晋侯墓地一号车马坑之车坑

（2）墓内葬车

各组晋侯夫妇墓葬车情况如表三〇：

表三〇 北赵晋侯墓地各组晋侯夫妇墓葬车情况

墓号		身份	埋葬方式	数量及放置位置*		
				墓道	檸顶、二层台（填土）	车数总计
一组	M114	侯	拆	0	4（一小）	4
	M113	夫人	拆	0	1（小）	1
二组	M9	侯	拆	2	5	7
	M13	夫人	整	0	1（小）	1
三组	M6	侯	拆	1	0	1
	M7	夫人	整	1（小）	0	1

续表

墓号		身份	埋葬方式	数量及放置位置*		
				墓道	椁顶、二层台（填土）	车数总计
四组	M33	侯	拆	?	5	5 +
	M32	夫人	整	1（小）	0	1
五组	M91	侯	?	0	1	1
	M92	夫人	×	0	0	0
六组	M1	侯	×	0	0	0
	M2	夫人	×	0	0	0
七组	M8	侯	×	0	0	0
	M31	夫人	×	0	0	0
八组	M64	侯	?	0	1	1
	M62	夫人	×	0	0	0
	M63	夫人	×	0	0	0
九组	M93	侯	×	0	0	0
	M102	夫人	×	0	0	0

* 除特别标明者，其余均为大车。发掘者对大、小车的界定是，轮径在 140 厘米左右为大车、120 厘米左右为小车。而 M13、M7 夫人墓中的小车轮径仅 95 厘米。

发掘者指出，晋侯或晋侯夫人墓是否葬车因墓葬的年代早晚有别，葬车的多少与大小则因男女而各异。M91 以前各组，无论晋侯或是夫人都普遍葬车，从 M92 以后的墓葬极少葬车，仅 M64 葬车 1 乘，或可视为特例。这种葬习的变化约发生在西周中晚期之际^[70]。

在葬车的方式上，晋侯墓以拆车为主，夫人墓内多见整车葬。随葬的车有大小之分，大车均发现于晋侯墓内，小车多葬于夫人墓，晋侯墓中仅 M114 随葬小车一乘。拆散的车构件上经常发现与其相应的车马器，如轮上常见铜毂饰（M114）、轴上带有害及轴饰（M9、M114）等。M7、M13 夫人墓内发现的完整小车也装配完整的车马器。以 M13 为例，椁顶上发现的小车装配有铜质的軛、衡中饰、衡末饰、轸、軛、毂饰、轴饰、害、辖、轮牙、踵饰等，装饰精美。

由车在墓葬内的位置来看，晋侯墓多将随葬的大车拆散后置入墓室，M114 将轮舆放置于填土中，车轮倚靠墓坑壁；M9 将拆散的轮舆随意的放置于椁顶上的填土之中；M91 则将卸下的车轮平放于南侧二层台。夫人墓将完整的小车置于椁顶板或墓道上。

虽然有埋葬马车的习俗，但是马车的埋葬方法及数量极不固定，并且在性别上有明显的区别。这些随葬的马车应不是作为标志等级的“列车”（虽然随葬马车这一行为本身已经是一种身份的标记），更多的是作为墓主人生活上所使用的器物的反映。而墓地内葬车的风俗于西周中期最为兴盛，与张家坡墓地相同，或许可以认为墓内大量葬车是

西周中期时的一种风尚。

(3) 墓葬内车马器的埋藏

9组晋侯墓及已发表的陪葬墓均将车马器放置于棺槨之间，一般与礼容器放置在一起。也有墓葬将车器与马器分开放置，如 M113 将马器（衔、镳、节约、泡等）与铜礼容器一起置于槨室西南角，而将车器（釜、害、辖）放置于槨室东北角。虽然车马器放置的位置以棺槨之间为主，但在棺槨之间以及墓室中的位置不是很固定，除了 M113 外，M91 更将部分车器、马器与铜礼容器一起放置于棺槨之间，又将部分车马器放置于外槨顶板之上。

由于各座墓葬材料的发表程度不平均，造成统计上的困难。这里先将已发表的车马器随葬情况列于表三一：

表三一 北赵晋侯墓地随葬车马器

	墓号	鼎簋数*	车马器发现情况
一组	M114		车马器置于槨盖板上（似为马具）、棺槨之间
	M113	5 鼎 4 簋	棺槨之间发现釜 4、害 2、辖 4、镳 4、衔 2、节约、泡
二组	M9		车马器散布于棺槨之间
	M13	5 鼎 4 簋	有车马器
三组	M6		有釜
	M7		随葬之车上装配有完整的车马器
四组	M33		釜、害、辖、轂
	M32		
五组	M91	7 鼎 5 簋	棺槨之间有釜、镳、轆、节约、马冠等；外槨顶有少量轆、害、节约等
	M92	2 鼎	棺槨之间发现釜 4、害 1、辖 2、轆、衡饰 2、泡
六组	M1		釜 4、害 1、辖 2、镳 24、衔 5、泡 5、节约 139（另，经公安局追缴，可能由 M1 盗出的车马器有釜 9、辖 6、镳 10、衔 11）
	M2		存衡末饰 1
七组	M8		釜 3
	M31	3 鼎 2 簋	没有车马器
八组	M64	5 鼎 4 簋	有车马器
	M62	3 鼎 2 簋	釜 4
	M63	3 鼎 2 簋	没有车马器（简报未提及车马器）
九组	M93	5 鼎 6 簋	没有车马器（简报未提及车马器）
	M102	4 鼎 5 簋 (实用器 3 鼎 4 簋)	没有车马器（简报未提及车马器）

* 未列鼎簋数的墓葬多被盗。

若资料无误,那么由以上车马器的组合看来,七组(M8组)只随葬很少的车马器,而九组(M93组)已不再随葬车马器。七组(M8组)以前的墓葬除了放置于墓道、椁顶、填土中的车构件上配置的车马器外,置入椁室的车马器以釜、害、辖、镢、衔、节约为主,实用性车马器占主要部分。晋侯墓与夫人墓在器类的组合上似乎没有太大的差异。但是由五组(M91组)的情况看来,晋侯墓多出马器,夫人墓则以车器为主,可能反映了性别对随葬车马器选择上兴趣取向的差别。

3. 晋侯墓地内车马随葬的发展趋势

将墓内葬车与车马器随葬的情况一起考虑,我们可以看到这一墓地对车马埋葬重视程度的发展趋势。

不论在实车随葬或车马器随葬上,一至四组表现出对葬车浓厚的兴趣;五、六组(M91、M1组)在实车随葬的数量上较之前大为减少,或不再随葬,但仍保留了随葬大量车马器的传统。七组(M8组)只放釜铃(八组的M64车马器情况不明),九组甚至不随葬一件车马器,表示了这一阶段晋侯墓地已经不再强调墓葬内的车马随葬,而以车马坑的设置为主。而釜作为最常出现的一种车马器,在实车及实用性车马器已不再置入墓室的时代里还能继续使用,也说明了釜铃在晋侯墓地所见的随葬品组合里所具有的礼仪意义。

(三) 天马一曲村遗址(邦墓)

1. 墓地基本情况

天马一曲村遗址发现于1962年,1980年秋季开始,由北京大学历史系考古专业商周组与山西省考古研究所合作进行发掘的。1980~1989年间的发掘成果已详细刊布于《天马一曲村(1980~1989)》报告中。内容跨越新石器时代至明代的遗址、墓葬。

天马一曲村邦墓地内属于西周早期至春秋时期的墓葬主要集中于现在曲村镇村以北,东西长约800米,南北宽约600米(包括I1~I4、J1~J4、K1~K4共12个区)的范围内是中、小型墓葬的密集分布区。此外,在居址区(如I6、J7区)也有少量西周晚期和春秋时期的小型墓葬。1980~1989年间对该遗址墓葬区进行的6次发掘,共揭露面积约13400余平方米,清理西周、春秋时期墓葬641座(均为竖穴土坑墓)、车马坑6座。各区之间尚有大量墓葬分布,据地表勘察,现已发掘的面积大约只相当于整个墓地的1/35。该墓地西周、春秋时期的墓葬总数可能超过20000座^[71]。

2. 车马埋藏情况

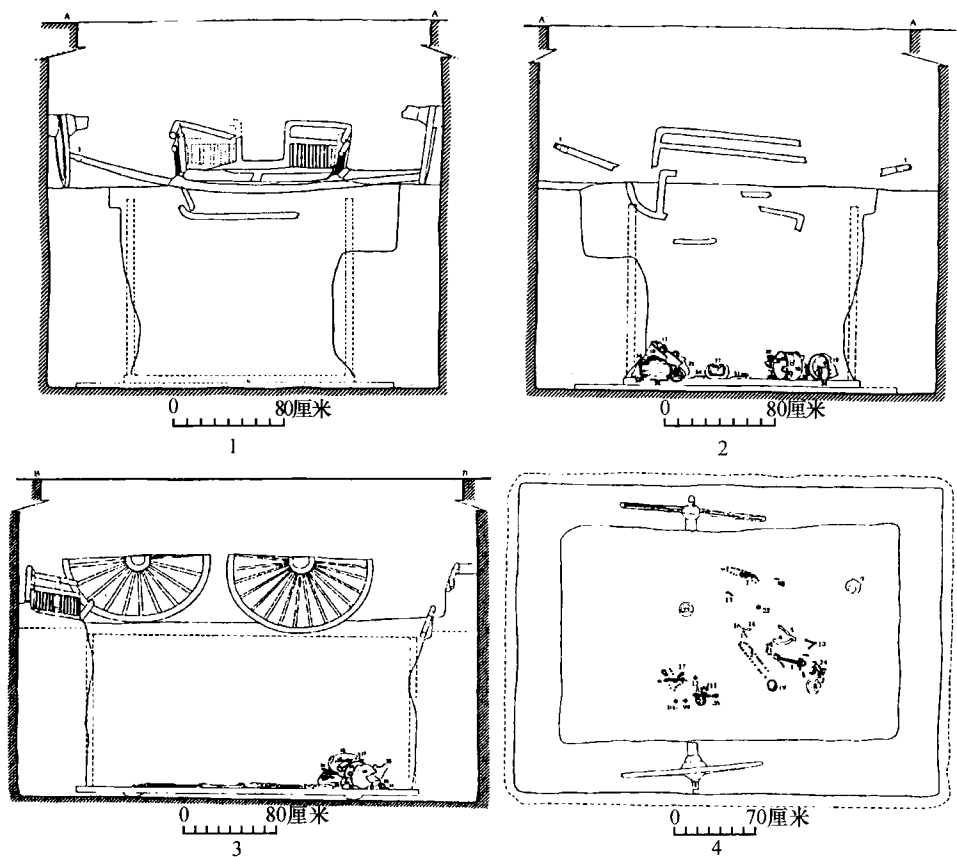
天马一曲村墓地内车马埋藏的主要形式为车马坑的设置、墓室内葬车以及墓室内随葬车马器三种。

(1) 墓内葬车^[72]

墓葬内葬车仅见二例。

M6231 (图六九, 1~3) 于椁顶板及二层台上发现相当于二车的遗迹。4 个车轮两两相对, 分置东西二层台上, 轴、輿则分别放在南、北两端的椁顶及二层台上。在椁室塌落范围内有轱、辚、轳等遗迹。

M6195 (图六九, 4) 南北两侧二层台上发现车轮。东西侧有较大面积的黑色漆痕, 发掘者认为可能和车輿有关。埋藏时应是整车埋葬。



图六九 曲沃天马—曲村墓地葬车墓葬

1~3. M6231 剖面图 4. M6195 平面图

另, M6210 墓室西部, 高出二层台 60 余厘米处的南北壁上各有一车害, 呈对称分布, 车害上方的墓壁上有较大面积的漆痕。发掘者估计原来应随葬车轮。

(2) 车马器的埋藏

车马器或放在棺、椁之间, 或放在椁盖板上, 少有置于棺内或二层台上者。较多的例子是将车马器散置于棺椁之间。车器与马器很少被区别开来放置, 不过我们仍能在少数墓葬内见到车器与马器分置的情况, 如 M6231 将车器散置于棺盖及棺椁之间的北侧、

西侧及东南角，将马器集中放置于东南角；M7092 在棺槨之间的北侧（头端）放置车器，而在棺槨之间东南角及西侧放置銜、镳、节约等马器。

车马器种类有害、辖、轭饰、銮、銜、镳、当卢、马冠、节约、泡等。

墓地共发现 47 座铜器墓，均为竖穴土坑墓，葬具为 1 棺 1 槨。在墓地的分布上似乎没有特定的规律。其中的 11 座墓葬发现车马器，仅占有铜器墓的 23.4%。报告将出完整礼器的 44 座墓分为 6 段，各期铜器墓内随葬车马的比例如表三二：

表三二 曲沃天马一曲村墓地随葬车马墓葬比例

期别（墓葬总数）	随葬车马（数量/%）	不随葬车马（数量/%）
1（19）	5/26	14/74
2（10）	1/10	9/90
3（8）	4/50	4/50
4（3）	1/33	2/67
5（2）	0/0	2/100
6（2）	0/0	2/100

随葬车马的墓葬仅发现于报告所分的一至四期，即西周早期至中期偏晚阶段。西周晚期墓葬没有发现车马器。

发掘报告以铜器墓中发现最普遍的鼎为标准，将铜器墓分为 5 种。5 种墓中随葬车马器的墓葬在每类铜器墓中的比例如表三三：

表三三 曲沃天马一曲村墓地铜器墓随葬车、车马器的比例

鼎数（墓葬数）	随葬车马器（数量/%）	不随葬车马器（数量/%）
4（1）	1/100	0/0
3（4）	2/50	2/50
2（5）	4/80	1/20
1（31）	4/13	27/87

4 鼎墓仅有一例，随葬车马器。3 鼎墓中有一半随葬车马器，墓主均为男性。2 鼎墓仅一座没有随葬车马器，墓主性别两男两女。一鼎墓随葬车马器的比例很低，墓主均为男性。由这些现象看来，车马器的随葬似乎与代表身份的鼎数没有绝对的关系，我们只能说，随葬 3 鼎以上的墓葬随葬车马器的比例较高。在性别上，2 鼎墓中的 M6080、M6214 为女性墓，其余发现车马器的墓葬均为男性。虽然男性随葬车马器的比例较高，但部分身份较高的女性以车马器随葬。

将墓葬内车马器组合情况列于表三四：

表三四 曲沃天马一曲村墓地随葬车马器组合

鼎数	墓号	期别	葬车	车器				马器					
				实用性			装饰性	实用性			装饰性		
				𨾏	辖	軛	銮	銜	鑣	节约	当卢	马冠	泡
4	M6081	一	0	0	4	0	4	2	8	8	2	0	√
3	M6195	一	2 轮	6	8	0	4	2	4	4	5	0	√
	M6210	一	2 轮	2	4	1	4	1	8	2	4	1	√
2	M5189	三	0	0	0	0	0	12	24	15	0	0	√
	M6080	一	0	2	2	0	0	0	5	7	4	0	√
	M6214	一	0	2	2	0	0	0	4	10	0	0	0
	M6231	二	2 车	4	10	0	10	4	22	8	4	0	√
1	M6071	三	0	0	0	0	0	4	0	2	4	0	0
	M6384	三	0	0	3	0	2	4	12	21	6	2	√
	M7092	三	0	2	2	0	4	4	8	8	0	0	0
	M7095	四	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
总计 (11 座)			3	6	8	1	6	8	10	10	7	2	7

随葬实车的做法仅见于西周早期。随葬车马器的墓葬集中于一至三段，第四段只发现一例，时代相当于西周早期至中期偏晚阶段。车马器以𨾏、辖、銮、銜、鑣、节约、当卢、泡最为常见，不过器类组合不是十分固定。马器作为随葬品的比例较高，其中又以銜、鑣等实用型马器最受重视。

由以上材料看来，车马器的随葬以及随葬实车的做法在这一墓地内不是十分普遍，流行的时间也很短，仅限于西周早、中期。随葬鼎数的多寡与车马器的数量、种类，甚至是墓室内葬车的多寡，没有一定的关系。说明这一墓地在车马器随葬上没有明确的组合。虽然需要有一定的身份才能随葬车马器，但是在这可葬车或车马器的层级中，没有明显的等级关系。

(3) 车马坑与主墓的关系

天马一曲村墓地发掘了数座西周早期车马坑。按车马坑的形制、车数及埋藏情况可分为两类。

第一类：作为 2 鼎以上铜器墓（或夫妇异穴合葬墓）的陪葬车马坑，集中发现于 J4 区，共计 3 座（二〈图七一，2〉、三〈图七一，1〉、四号车马坑）。这 3 座车马坑均为长方形坑，车马坑的大小取决于坑内车马数量的多少，并且，每一车马坑内都随葬了不同类型的车。埋葬时先在坑底放置马匹，再于其上置车。车马坑均设于主墓的东侧，与主墓的关系如表三五：

表三五 曲沃天马一曲村墓地西周早期车马坑与主墓关系对照

主墓情况					车马坑情况			
墓号	性别	鼎数	车马器	车	车马坑号	车数	马数	殉人数
M6231	男	2	有	2 车	二号车马坑	3	14	0
M6080	女	2	有	0				
M6195	男	3	有	2 轮	三号车马坑	3	10	0
M6197	女	2	无	0				
M6210	男	3	有	2 轮	四号车马坑	1	8	1

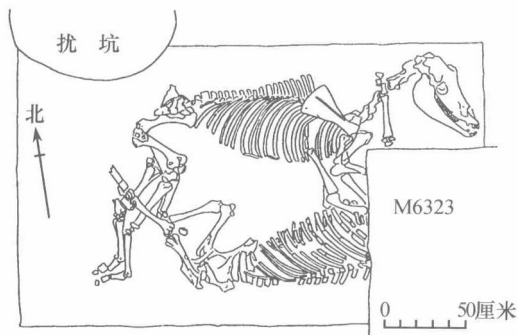
由车马坑的内容来看，二、三号车马坑内的马车在形制上各不相同，马匹的数量似乎也与坑内的车（甚至是加上墓室内随葬的车）不符。这 3 座车马坑中的 2 座是作为夫妇异穴合葬墓的陪葬坑，1 座是作为男性墓的陪葬坑。男性墓内均发现车马器及车的遗迹，夫人墓中仅 M6080 内发现车马器，并且，在器类及数量上均大大的少于 M6231（见表三四），但仍能说明夫人墓应与车马坑有关，陪葬的车马坑或许不是专为其夫所设，而是两者所共有。而墓内随葬车马丰俭（男性墓内车马器较多，并具有在墓内葬车的资格）的不同或许说明夫、妇之间有层级上的差异。

由男性墓的鼎数来看，这三组墓或可划归为一个层级，但车马坑的大小及内容却有较大的差异。说明这一时期较高等级的墓葬虽有设置车马坑的习俗，但对于车马坑内应葬的车种、数量等方面没有明确的规定。

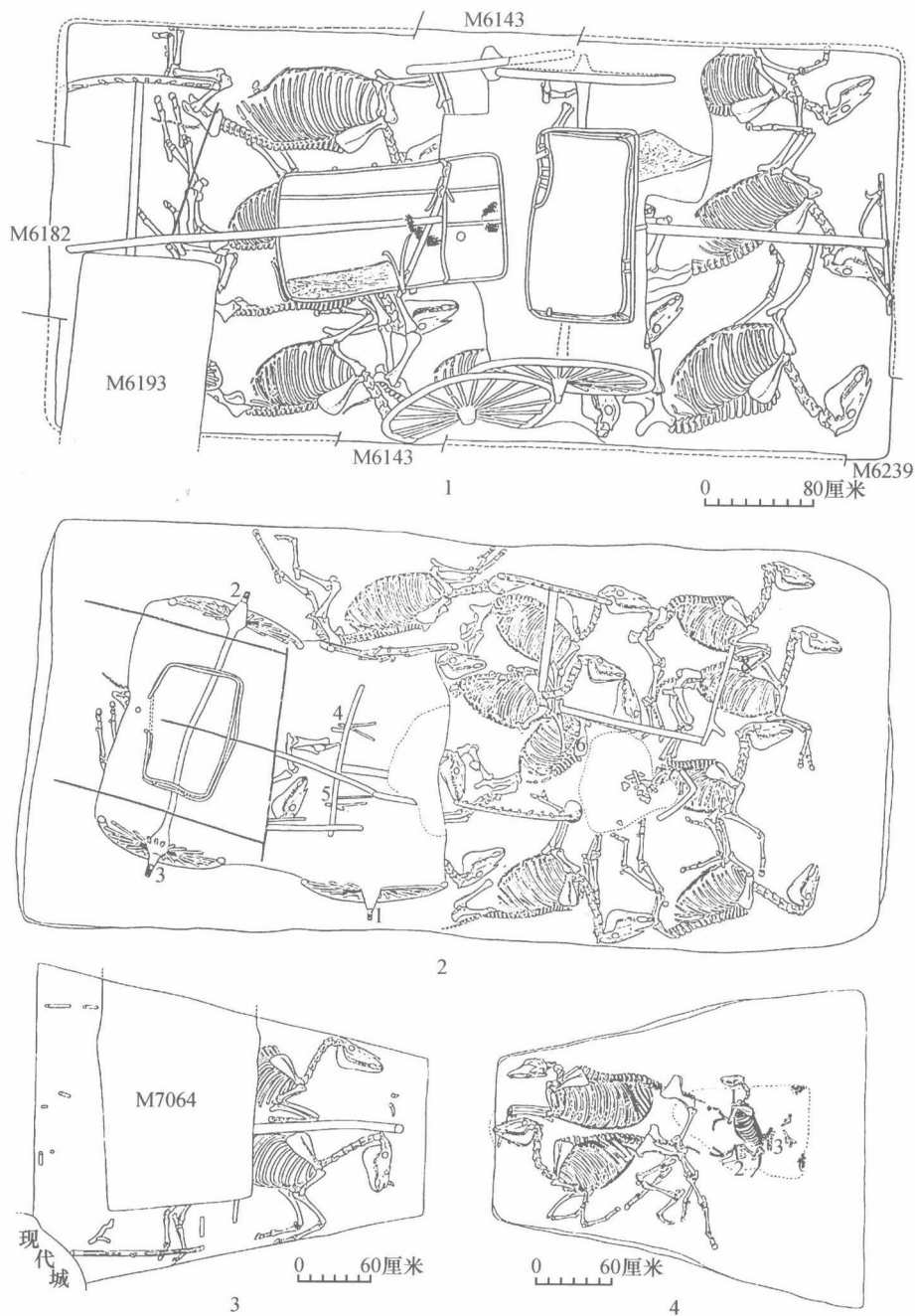
第二类：发现于 K4 区（一至七号车马坑）以及 J4 区（五号车马坑）的梯形车马坑。目前仅发掘了 K4 区一号车马坑（图七一，3）经过发掘。这一类车马坑的大小十分相近，在规模上比前一类小，每一座车马坑的埋藏内容应与一号车马坑相近，以一车二马为主。

I2 区另发现一座马坑（M5160）（图七一，4），坑的平面也是梯形，坑的前端（窄的一端）放置二马，与梯形车马坑的位置一致，中间部分放置一狗^[73]，并有銜镳（两套）、铜戈等器。在性质上应与 J4 区发现的方形马坑（M6359〈图七〇〉）不同，或许是梯形车马坑的省略。

梯形车马坑附近均为小型墓，发掘者认为，K4 区的梯形小车马坑“可能并不属那位墓主专有，而为那些随葬一二件铜器或青铜兵器的小贵族所共享，这些小贵族在有车阶层中身份最低”^[74]。



图七〇 曲沃天马一曲村墓地 J4 区马坑 M6359



图七一 曲沃天马一曲村墓地车马坑、马坑墓例

1. J4 区三号车马坑 2. J4 区二号车马坑 3. K4 区一号车马坑 4. I2 区马坑 M5160

(四) 天马一曲村遗址晋国墓地的车马随葬

天马一曲村遗址两处墓地的墓内车马随葬只发现于西周早期至西周中、晚期之际。在车马器的随葬方面，两处墓地之间似乎没有明显的区别，器类上以实用的轡辖、銜镳、节约等为主，有时再加上釜、当卢、马冠等装饰品。较为特别的是，除 M6231 随葬 10 件釜外^[75]，等级上相当于 3 鼎墓的墓葬均随葬 4 釜，而部分身份较低的 1 鼎墓（M6384），则随葬 2 件釜。

在车马坑方面，如发掘者所指出的，“从车马坑的规模与车马之数来看，若时代相同，身份愈高则车马坑规模愈大，所葬车马愈多”^[76]。与其他遗址相比较，天马一曲村遗址在车马随葬上最大的特点即是使用多样化的马车进行随葬。在可辨识的车中，除了常见于一般墓地的横方形车舆马车外，更有晋侯夫人所使用的小车、北赵一号车马坑内具有特殊功能的“彩车”和“装甲车”以及天马一曲村 J4 区车马坑内发现的多种马车，表现了西周时期用车的多样性，也为我们重新衡量西周时期的车制（不论是在军事、日常还是丧葬等方面）带来可能。

由墓主人的身份来考虑，已有研究者指出，随葬 5 鼎的晋侯，以及较晋侯次一级的随葬 3 鼎的晋侯之子、随葬 3 鼎或 2 鼎的卿大夫均具备设置车马坑的资格。而比 3 鼎和 2 鼎再低一个等级的是属于士一级的 1 鼎墓。由 K4 区的材料可以说明士死后不专设车马坑，但同宗若干士一级人物或可共同拥有车马坑^[77]。

由此，则 3 鼎或 2 鼎卿大夫以上的墓主人才具备陪葬车马坑及墓室内葬车的资格。属于卿大夫夫人的墓葬虽然也具备随葬车马器的资格，但不能在墓室内葬车，女性中仅有在身份上与卿大夫同级的晋侯夫人才具有在墓室内葬车的资格，而所葬之车与男性墓中所见又多有不同。说明能在墓室内葬车的第一条件是身份，而影响葬车内容的因素则是性别。

研究者指出，晋国墓地墓内是否葬车的变化时间当是发生在西周中期或是晚期^[78]。由曲村墓地的发现看，发现车马器的 1 鼎墓均属三、四段，约当西周中期。反观西周早期墓葬，4 至 2 鼎墓具有随葬车马器的资格，属于士一级的墓葬虽有公用的车马坑，但均不见随葬车马器。这可能表示了在车马器随葬最为兴盛的西周中期，可随葬车马器的资格由早期的卿大夫及其夫人（3 或 2 鼎）放宽至士一级^[79]的人物。这或许也说明了车的使用较前一阶段普遍。

虽然我们在车马坑的设置上可以看到身份上的区别，但我们似乎很难从车或车马器埋藏的具体内容^[80]上看到明显的层级上的区别。我们只能确定，在西周早、中期阶段，晋国墓地 3 鼎或 2 鼎墓以及极少数的 1 鼎墓墓主具有随葬车马器的资格。而在这一可随葬车马器的层级当中，其实没有很明确的、如鼎一般较为严密的车马或车马器随葬制度。在当时所谓的“葬车阶级”中，对于车马随葬的内容只有一些宽泛的概念^[81]。

第二节 两周之际——以上村岭虢国墓地为例

一、遗址基本情况

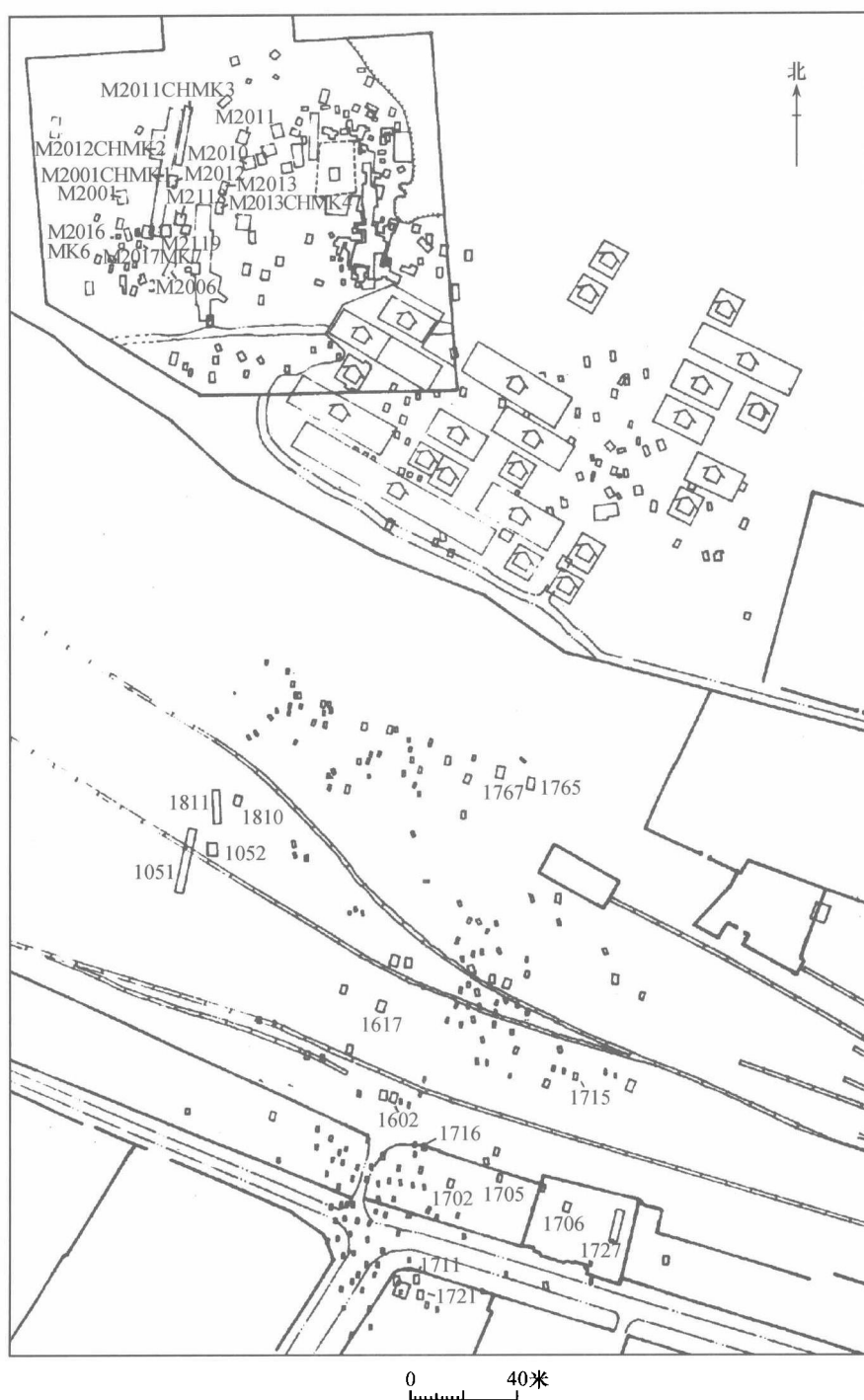
三门峡虢国墓地^[82]位于河南三门峡市区北部的土岭——上村岭上。整个墓地南北长 590、东西宽 550 米，占地 32.45 万平方米。该墓地发现于 1956 年，至今经过数次钻探及两次大规模发掘。第一次是在 1956 年，由林寿晋等进行发掘，共发掘 234 座墓葬，3 座车马坑，1 座马坑，发掘成果于 1959 年发表于《上村岭虢国墓地》中。第二次是由河南省文物考古研究所与三门峡市文物工作队组成的联合考古发掘队于 1990 ~ 1999 年间进行的，共清理发掘了 18 座墓葬、4 座车马坑、2 座马坑，墓葬及车马坑都经过了不同程度的盗掘破坏。发掘成果陆续发表于《文物》中，1999 年更将墓地中以虢季墓为主的部分墓葬、车马坑详尽地发表于《三门峡虢国墓地》（第一卷）。

从已获考古资料可以判明，墓地墓葬的总数在 500 座以上（包括车马坑和祭祀坑）。发掘者依各墓葬的排列情况大致分为八组：第一、二、三组位于 1956 ~ 1957 年的发掘区内，可称为南区；90 年代发掘及新发现的墓葬区可称为北区，即第四至第八组。八组墓葬是依墓主身份高低，由北向南各自成组，顺序排列。分布于墓地最北端的第七、八组墓葬规格最高，墓主身份也最高^[83]。墓地的延续时间由西周晚期（两周之交）至春秋早期。

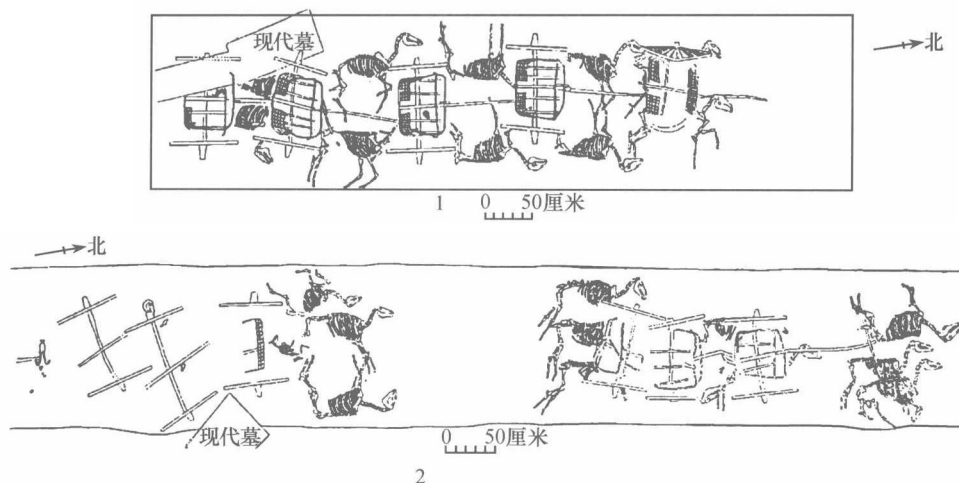
这里将两次发掘成果结合起来，讨论在一个完整、并且布局上层次分明的墓地内的车马埋藏现象。所使用的材料包括 50 年代发掘的 234 座墓葬、3 座车马坑、1 座马坑，以及《三门峡虢国墓地》（第一卷）发表的 12 座墓葬、3 座车马坑、2 座马坑，与已见简要发表的 M2006、M2010、M2013。共计竖穴墓 249 座，车马坑 6 座，马坑 3 座（图七二）。大型墓葬内多发现带铭铜器，对我们确定墓主身份提供了很大的方便。

二、车马坑内的车马埋葬

由已详细发表的 5 座车马坑的材料来看，车马坑的埋葬方式均是将马匹杀死后置入坑底，再将车放置于马上。虽然放置的程序一样，但是在车与马位置的安排上有所不同。第一种如 M1727（图七三，1）在放置车的时候似乎有意识地将车与其下的马骨互相配合，形成如车队出行般的形态。M1051（图七三，2）也有这种现象，但不如 M1727 整齐。第二种如 M2012CHMK2（图七四，3），在马骨上紧密的排列马车，其性质可能比较接近车廄。M2001CHMK1（图七四，1）介于两者之间，坑内埋葬的车前后紧密排列，在性质上应与 M2012CHMK2 内车在上马在下的分置情况更为接近。部分马车上相应位置发现铜车器^[84]。



图七二 上村岭虢国墓地随葬车、车马器墓葬及车马坑分布图



图七三 上村岭虢国墓地南区车马坑

1. 1727 2. 1051

除 M2012CHMK2 内发现三种类型（乙-A V 式、乙-A VII a 式、丙-C 型）的马车外，其他车马坑内的马车形态均是一致的，仅在大小上略有区别（M2001CHMK1 内均为乙-A V 式、M1501 及 M1727 内均为乙-A VII 式车）。

车马坑多位于主墓的东侧或西侧，M2012 陪葬车马坑位于主墓西北，M2013 的陪葬车马坑则置于主墓之南，说明除了均为南北向外，车马坑与主墓之间在空间上没有固定的相对关系。

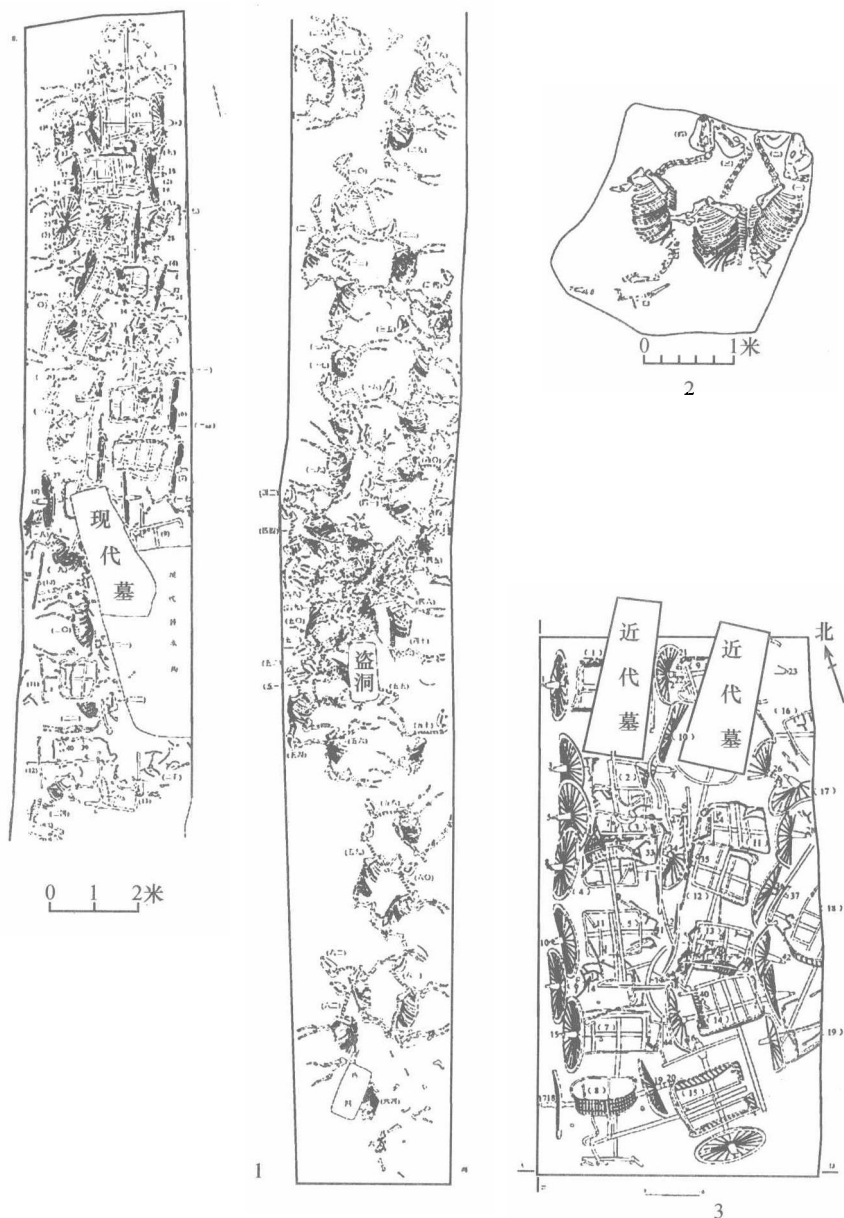
将墓主人身份与车马坑的情况结合起来，如表三六：

表三六 上村岭虢国墓地车马坑与主墓关系对照

墓号	身份	车马坑号	车马数		车马坑尺寸 (m)		
			车	马	长	宽	深
M2001	国君	CHMK1	13	64	47.6	3.7 ~ 4.16	1.1 ~ 1.4
M2012	国君夫人	CHMK2	19	?	10.3	5.02 ~ 5.36	1.6
M2011	太子	CHMK3	?	?	21.08	3.51	1.5 ~ 1.6
M1052	太子	1051	10	20	29	3.3 ~ 3.5	3.05
M1810	大夫	1811 *	5	10	15	3	3.3
M1706	大夫	1727	5	10	15.1	3.82	4.1
M2013	大夫夫人	CHMK4	1	6	?	?	?
M2016	士	MK6	0	4	2.5	2.4	?
M2017	士	MK7	0	?	?	?	?

* 报告指 1811 号车马坑内埋 10 车 20 马，没有发表照片或平面图，但在描述坑内马匹时只提及 10 马，也只登记了 1~4 号车的尺寸（中国科学院考古研究所，1959：47）。由车马坑的长度以及车马的排列情况看来，该坑很难置入 10 车 20 马，其后的研究者在述及该坑时均指出坑内为 5 车 10 马，则报告中 10 车 20 马应是误植。

由上表的情况看来，虢国墓地车马坑的等级并不是以随葬车马数量的多少来决定，而是更多地取决于车马坑长度上的倍数关系^[85]。将虢季组墓与时代稍晚的南区墓葬相对照，则虢国墓地在虢季组时以车马坑长度决定等级的这一标准。在稍晚的墓葬中被更进一步地标准化，由1051号、1727号、1811号车马坑内10车20马、5车10马的数量看来，车马的数量到这一阶段才成为一种与长度相配合的对车马坑等级考量的标准。而

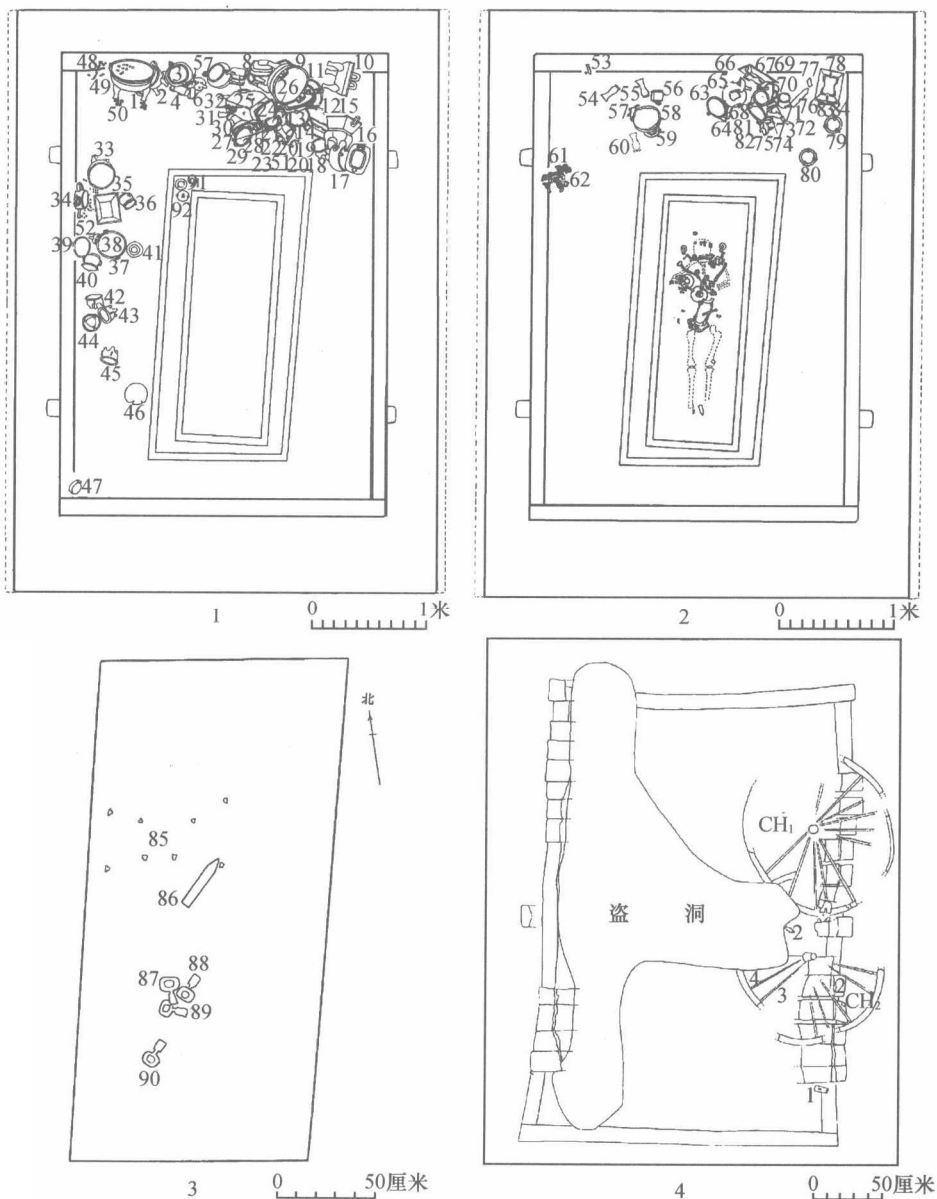


图七四 上村岭虢国墓地北区车马坑、马坑

1. M2001CHMK1 2. M2016MK6 3. M2012CHMK2

车马坑内以倍数的车马表现层级差异的做法，也源自于稍早以虢季墓组为代表的，以车马坑长度的倍数来表现的等级关系。

另发现马坑 3 座，五号马坑属于 M2017、六号马坑（图七四，2）属于 M2016，1716 号马坑无法确定主墓。由其所在位置看来，分属于士一级墓葬的从葬坑。



图七五 上村岭虢国墓地墓例

1. M2012 椁室内上层器物平面图 (52-1 ~ 23. 节约 52-24 ~ 298. 络饰)
2. M2012 椁室内下层器物平面图 (61. 衔 62. 镢)
3. M2012 外棺顶部随葬器物平面图 (85. 节约 87 ~ 90. 釜铃)
4. M2119 椁盖板上随葬遗物分布图

三、墓葬内的车马埋葬

已发表的墓葬材料共 249 座，按棺椁数进行区分，则 1 椁 2 棺 30 座、1 椁 1 棺 125 座、1 棺 86 座、无棺 2 座，不明者 6 座。发现车马遗迹的墓葬共 22 座，仅占墓葬总数的 8.8%。

虢国墓地发现的车马遗迹包括车马坑、马坑以及墓室内随葬车轮或车马器。车马坑均作为某一座 1 椁 2 棺墓的陪葬坑。墓内随葬车轮的现象只有 M2119（图七五，4）一例，两轮平放于椁顶板的东侧。其他墓葬仅于棺椁之间或椁盖板上放置车马器。除少数例外，车马器多与礼乐器、兵器等放在一起。M2012（图七五，1~3）将釜放置于外棺盖上，将马器置于西侧的棺椁之间。

在发现车马遗迹的 22 座墓中，有 15 座为 1 椁 2 棺，7 座为 1 椁 1 棺。这些发现车马遗迹的 1 椁 1 棺墓的墓室规模较大，长度在 3 米以上。随葬车马器的墓葬规模明显较高，与小型 1 椁 2 棺墓的墓主在身份上有所不同。而设置车马坑的墓葬不论是在墓葬规模或随葬品上都为同级墓葬之冠。

四、墓葬内的车马器组合

虢国墓地内发现的车马器种类主要有害、辖、轂饰、釜、轭、衔、镳、节约等，除釜外，均为实用型车马器。墓葬内车马器的组合情况如表三七：

表三七 上村岭虢国墓地随葬车马器组合

墓号	棺椁数		车器					马器		
	棺	椁	害	辖	釜	轭	轂饰	衔	镳	节约
M1052	2	1	√	√	√	√		√	√	√
M1602	2	1		√				√	√	√
M1617	2	1	√	√				√	√	√
M1702	2	1								√
M1705	1	1	√	√					√	√
M1706	2	1		√				√		
M1711	2	1		√				√	√	
M1715	1	1		√				√	√	
M1721	1	1						√	√	
M1747	2	1		√				√	√	
M1765	2	1	√							
M1767	2	1		√				√	√	
M1785	2	1							√	
M1810	2	1	√	√				√	√	√
M2001	2	1		√	√	√		√	√	√
M2006	1	1	√	√				√	√	√
M2010	2	1	√	√	√			√	√	√
M2011	2	1		√	√	√		√	√	√
M2012	2	1			√			√	√	√
M2013	1	1		√	√			√	√	√
M2118	1	1		√		√	√			
M2119	1	1	√	√						
共 22 座			8	17	6	4	1	16	17	12

在这 22 座墓葬中，以辖、衔、镢、节约出现的次数最多，如不考虑盗扰，则墓葬中以辖作为车的象征，以衔、镢作为马的象征。未经盗扰的墓葬中又多发现釜，说明这一种器物应有其普遍性。在其他墓地多与辖共出的害，在这一墓地的大型墓葬中似乎也不如辖普遍，也可能与车马坑内马车多不将车害摘除有关。

以大多未经盗扰的北区墓葬为中心，将车马埋藏的内容与墓葬的棺椁数及随葬的鼎、簋数相结合，我们似乎能看到一种有规律的车马器随葬（表三八）：

表三八 上村岭虢国墓地随葬车马器与墓主关系对照

墓号	身份	棺椁数		车马坑*		铜礼器		车马器				
		棺	椁	车	马	鼎	簋	釜	害	辖	衔	镢
M2001	国君	2	1	13	64	7	6	22	0	28	76	110
M2012	国君夫人	2	1	19	?	5	4	4	0	0	4	8
M2011	太子	2	1	?	?	7	8	4	0	22	22 套	
M1052	太子	2	1	10	20	7	6	4	0	13	17	10
M2010	大夫	2	1	×	×	5	4	4	8	8	14	15
M1810	大夫	2	1	5	10	5	4	0	2	4	10	8
M2006	大夫夫人	1	1	×	×	3	0	0	2	2	2	4
M2013	大夫夫人	1	1	1	6	3	0	2	0	2	2	2
M2016	士	1	1	0	4	2**	1	0	0	0	0	0
M2017	士	1	1	0	?	2	1	0	0	0	0	0

* 部分未见陪葬车马坑的墓葬可能是由于车马坑尚未发掘。

** M2016、M2017 随葬 2 鼎 1 簋，其中的 1 鼎 1 簋为明器。

在这几座墓葬中，我们可以看到车马器埋藏的数量随着墓主人的身份及性别有所不同。由身份的角度考虑，可以很明显地看到作为一种车礼器的釜与鼎、簋之间的对应关系。在此基础上，我们可以依据釜铃发现的情况将墓葬分为以下三等：

- (1) 国君，随葬大量釜铃。
- (2) 国君夫人、太子、大夫，随葬 4 个釜铃。
- (3) 大夫夫人，随葬 2 个釜铃。

而大夫、大夫夫人在随葬釜铃时虽有层级上的差别，但随葬釜铃似乎不是绝对必需的。

由器类进行考虑，男性墓葬随葬了大量的衔镢，女性墓葬内则极少，并且不出兵器。这或许说明了在虢国墓地内，女性的身份虽受到礼制的规范（如有规律的使用鼎、簋、釜），但是对于以男性为主的一些活动的代表物（如作战使用的兵器、车驾使用的衔、镢）来说，便不是那么的重要了。

五、车马埋葬所标志的等级关系

将车马器、车马坑的埋藏以及墓室内棺槨、鼎簋数相结合，我们可以见到以下以车马为中心的层级关系：

- (1) 国君：1 槨 2 棺，陪葬长 47 米左右的车马坑（车马坑的长度早晚有别），墓室内随葬 7 鼎及大量甗铃。
- (2) 太子：1 槨 2 棺，陪葬近于国君车马坑一半长度的车马坑，随葬 7 鼎及 4 甗。
- (3) 大夫：1 槨 2 棺，陪葬近于太子车马坑一半长度的车马坑，随葬 5 鼎 4 甗。
- (4) 国君夫人：1 槨 2 棺，陪葬近于太子车马坑一半长度的车马坑，随葬 5 鼎 4 甗。
- (5) 大夫夫人：1 槨 1 棺，陪葬约一车大小（约为大夫、国君夫人陪葬车马坑的一半长度）的车马坑，随葬 3 鼎 2 甗。
- (6) 士：1 槨 1 棺，陪葬马坑，随葬 2 鼎（其中一件为明器），墓葬内没有车马器。
- (7) 平民：1 棺或无棺。

六、小 结

虢国墓地发掘面积大，盗扰相对来说不那么严重，尤其是多座大墓保存完好，为我们探讨两周之际的车马随葬制度——尤其是等级制度，提供了可能。

这一墓地发现的墓葬数量众多，但发现车马遗迹者寥寥可数，车马器的器类也较北窑、张家坡等墓地减少。一方面虽可说明车马器的埋藏已不如西周时期兴盛，但另一方面，由极有规律的车马埋藏及对甗的特别重视上看，这一墓地对车马埋藏上的用器之礼十分严密，可见葬车之礼是处于稳定的阶段，而不是松弛。而虢国墓地的鼎与甗在数量上相配合的现象也不限于虢国墓地，在平顶山应国墓地 M1 里，我们也见到 1 槨 1 棺、5 鼎 4 甗的组合，说明这一现象可能是制度化的结果，并且，这一制度在当时某些地区具有普遍性。需要特别注意的是，在看待甗一类的器物时，我们应将之视为周制的一种象征，而不是将之视为应随葬马车数量的一种隐喻。

虢国墓地南区内的 1 槨 1 棺墓多随葬玉器（玦、串饰、碎玉石片）、兵器（石戈）、陶器，仅有极少数的 1 槨 1 棺墓共出车马器（而这一些共出车马器墓葬的墓室面积均较大）。

除了严明的层级关系，虢国墓地在随葬车马上还表现出明显的性别上的区别。女性墓在车马器随葬上，遵守着与鼎数相称的甗铃数量，以作为礼制上身份上的表征，而不重视实用的衔、镳等马具，与随葬大量衔、镳的男性墓形成了鲜明的对比，其所表现的或许可以解释为性别上所从事活动的差异。在车马坑上，虽贵为国君夫人，但仍不能使用超越身份长度的车马坑，所以只能在坑内多置车马，以显示墓主的财富与特殊地位。也由于车马坑内所葬的车数不是作为葬车时的等级标准，所以 M2012CHMK2 内发现的

马车车舆结构多有变化,除了随葬大量的横长方形车舆马车,更加入了不见于男性墓附属车马坑内的两类马车:竖长方形车舆马车(15号车)以及一辆方格车铃马车(8号车)。与男性墓随葬车马坑内都是统一一式的车型相较(车舆尺寸虽有一些差异,但基本上均为同一式马车),似乎更显示出女性墓在选择随葬品时的灵活性。

第三节 春秋战国

目前已发掘的东周时期墓葬很多,分布地域也很广,但多为个别或少数集中的零星发现,很少有大片集中分布的材料。一些地区虽有大面积的墓地材料,却也由于更高规格墓葬或车马坑材料的缺乏,使我们无法讨论该地区车马随葬上层级性等问题。在车马器随葬普遍简化的东周时期,几乎所有地区发现的中小型铜器墓只随葬冢辖、銜、镢、盖弓帽等基本器类,若只讨论中、小型墓葬内的车马器随葬情况,会对认识东周时期车马随葬上的地域差别造成很大的误区^[86]。此外,虽然秦地发现较多的大型墓葬及大规模的墓地,但墓地间在车马随葬的表现上极不平均,也为对该文化区进行综合的讨论造成困难^[87]。

由目前已发表的材料看来,以晋、楚两地的大型墓地最具规模,车马随葬的现象也较为完整。虽然这些大型墓地多属于中、下层贵族以及平民墓葬集中的墓地,但由于墓地之外另发现数量众多的大型墓葬,使我们得以在大型墓地之外,借由个别大型墓葬的材料来弥补大型墓地内所缺乏的高级贵族墓葬在车马随葬上的情况。也因此,本书在东周部分所讨论的是大文化区内的车马随葬现象,与前文讨论西周时期墓葬时强调个别墓地的做法有所不同。

一、案例一:三晋地区——以侯马上马墓地为中心

(一) 上马墓地基本情况

上马墓地^[88]位于山西省侯马市上马村东汾河南岸的第二阶台地上。由山西省考古研究所于20世纪60~80年代陆续发掘。已揭露面积超过该墓地范围的95%。

墓地划分为6个发掘区,共发掘墓葬1373座、车马坑3座、马坑3座及牛坑1座。报告将墓葬分为5期,延续时间由西周晚期至春秋战国之际^[89]。

墓葬均为竖穴土坑墓。有随葬品的墓葬共1160座,墓葬规模与主要器物的放置关系大致如下:多重棺槨的墓,各种器物多以类相聚,但在各个墓内放置的位置没有规律可循。铜礼器多置于内外棺之间或棺槨之间的一侧或一隅;乐器或与铜礼器共置,或单置一处。兵器多与车、马器共置或单独放置;铜工具或单独放置,或与兵器、车马器共置;陶器多放棺槨之间与铜器共置,或单独放置;玉、石圭多单独置于槨底一侧,少数放于人骨上或其附近;玉、石、骨、蚌质装饰品多放置于人骨附近,串饰多佩戴于颈

部,少数置于人骨四周^[90]。

报告依据随葬器物的种类、数量及墓葬规模,将这些墓葬分为铜礼器墓、陶礼器墓、日用陶器墓、小件器物墓、无随葬器物墓五类。铜礼器墓又可依墓圻的大小分为两种:①大型铜礼器墓,墓圻长度在4米以上,均为1棺1槨,多数出3鼎,少数出5鼎,个别墓仅出1鼎;②小型铜礼器墓,墓圻长度在3.9米以下,多数1棺1槨,少数1槨重棺,多数墓出1鼎,少数墓出2或3鼎^[91]。

在每一发掘区内,墓葬被有规律的聚集在一起,分布十分密集,少有叠压打破关系,说明是一处经过规划管理的墓地。

发掘者由墓葬的聚集情况认为整个墓地可以分为几个大的群块。在每一大群块中,可发现同属一个群块的墓葬,在墓葬方向、规模、随葬器物等方面存在着一些差异,可以以此为依据将其划分为若干个小墓群。而同属于一个小墓群的人们关系,较之属于同一大群块的人们之间的关系更为密切。因此,使用上马墓地的人在生前应分属于不同层次的群体。结合《周礼》中的记述,上马墓地应是晋国的“族坟墓”^[92]。

(二) 上马墓地的车马埋葬

上马墓地采用的车马埋藏方法有车马坑、马坑的设置以及墓室内随葬车马器。

1. 墓葬内的车马器组合

在所有的墓葬中,仅16座墓发现车马器,占整个墓地的1%。其中的9座墓葬以及3座车马坑分布于位于墓地最北、大型墓集中的I区内。应是墓地组成部分中墓主身份最高的墓群。

随葬车马器的墓葬以铜礼器墓为主。车马器放置于棺槨之间,或与铜礼器,或与兵器、工具放置在一起。大多数随葬车马器的墓葬除发现铜礼器外,也多与戈、铍等兵器并存。不过M1004、M1015、M1026、M4006内均不见兵器,或许可以说明兵器与车马器没有绝对的共存关系。车器与马器混合放置。发现的车马器种类有害、辖、銮、盖弓帽、衔、镳、马面甲、节约等。害辖均配套出土。

依报告对墓葬的分期,将16座墓内的车马器组合列于表三九:

表三九 侯上马墓地各期墓葬与随葬车马器组合

分期	墓号	鼎数	墓室规模	随葬车马器								
				害辖	銮	盖弓帽	衔	镳	节约	马面甲	泡	轼饰
第二期	M1284	3	小型铜礼器墓	0	4	0	2	0	√	0	0	0
	M1287	3	小型铜礼器墓	0	0	0	5	8	0	0	0	0
	M4078	3	大型铜礼器墓	0	4	12	5	4	√	2	9	0
	墓葬数量总计 (3座)			0	2	1	3	1	1	1	1	0

续表

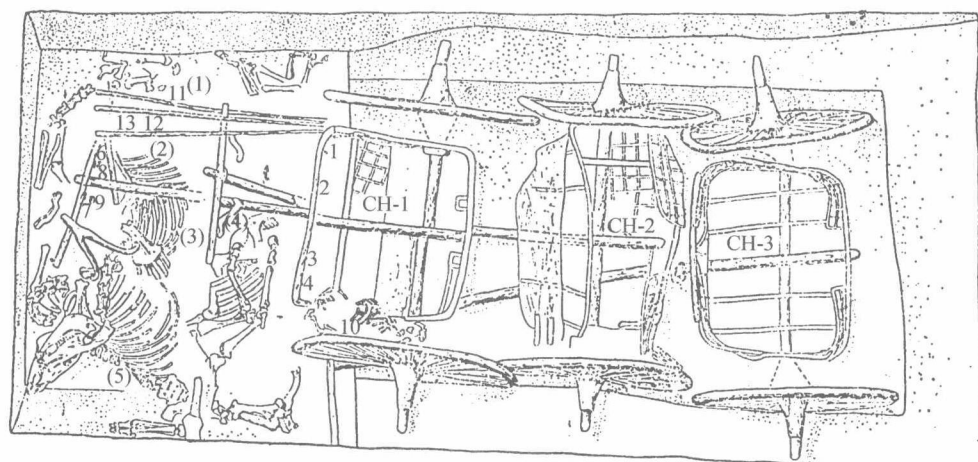
分期	墓号	鼎数	墓室规模	随葬车马器								
				𨾏辖	釜	盖弓帽	衔	镳	节约	马面甲	泡	軃饰
第三期	M1010	1	大型铜礼器墓	2	0	0	2	0	0	0	0	0
	M1013	1	小型铜礼器墓	0	0	0	2	0	0	0	0	0
	M1015	2	小型铜礼器墓	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	M1160	0	大型日用陶器墓	0	0	0	1	0	1	0	0	0
	M2148	1	小型铜礼器墓	0	0	0	2	0	0	0	0	0
	M4094	1	小型铜礼器墓	4	0	0	2	4	0	0	0	0
	墓葬数量总计 (6座)			3	0	0	5	1	0	0	0	0
第四期	M1004	5	大型铜礼器墓	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	M1005	?(盗)	大型铜礼器墓	0	0	2	2	0	0	0	0	0
	M1026	1	大型铜礼器墓	2	0	0	4	4	0	0	0	0
	M2008	3	大型铜礼器墓	6	0	0	12	1	0	0	0	0
	M4006	3	大型铜礼器墓	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	墓葬数量总计 (5座)			4	0	1	3	2	0	0	0	0
第五期	63H16M15	3	大型铜礼器墓	6	0	21	5	0	0	0	0	0
	M5218	5	大型铜礼器墓	12	0	0	12	0	0	0	3	1
	墓葬数量总计 (2座)			2	0	1	2	0	0	0	1	1

除 M1160 为大型日用陶器墓外,其余均为铜礼器墓。上马墓地共发现铜礼器墓 19 座,其中随葬车马器的共 15 座,占铜礼器墓的 79%。在可判定性别的墓葬中,随葬车马器的墓主均为男性。不过,由墓葬分布的位置来看, M1004、M1005^[93] 并列而置,较可能是夫妇异穴合葬墓。两墓均发现车马器,说明女性也有随葬车马器的可能。

车马器随葬的现象见于墓地的二至五期,相当于春秋早期至春秋战国之际。大、小铜礼器墓的规模或是随葬的鼎数与车马器的丰俭似乎没有明显的关系。车马器的组合在各期之间有较大的变化。第二期以釜、衔为主, M4078 随葬较多种类的车马器;第三期随葬衔的比例最高,少数墓葬出𨾏辖、镳;第三期以𨾏辖、衔镳为主;第四、五期以𨾏辖、衔为主,有时也随葬盖弓帽。

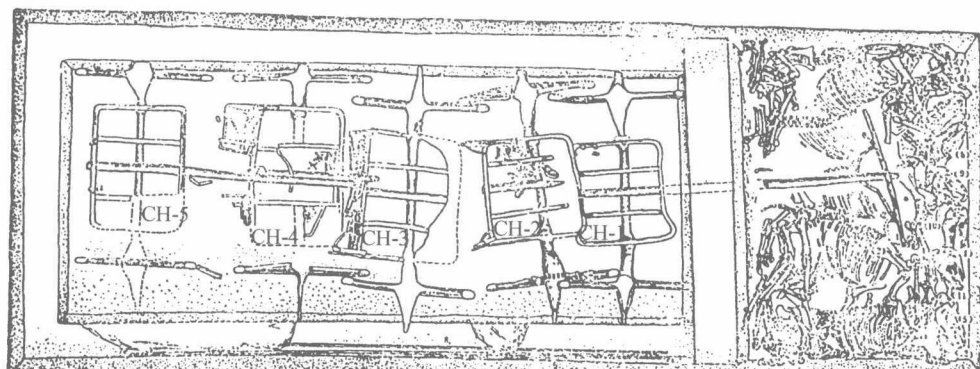
2. 车马坑内的车马埋葬

上马墓地共发现 3 座车马坑。1 号车马坑(图七六,1)、3 号车马坑(图七六,3)属于春秋早期,2 号车马坑(图七六,2)属于春秋晚期。报告认为 M1287、M1288 为一号车马坑的主墓;2 号车马坑的主墓为 M1004、M1005;3 号车马坑的主墓是 M1283、



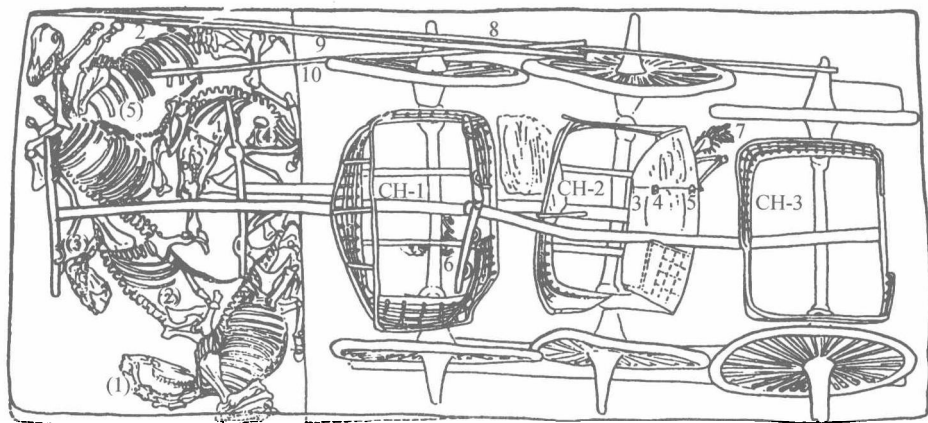
1

0 1米



2

0 1米



3

0 1米

图七六 上马墓地车马坑

1. 1号车马坑 2. 2号车马坑 3. 3号车马坑

M1284。主墓均为南北向，车马坑为东西向。车马坑均设于主墓东面，1、3号设于主墓东北，2号设于主墓东南。车马的朝向与主墓方向相反。

3座车马坑均采用车马分置的排列方式。凹陷的马坑在前，车坑在后。1、3号车马坑内随葬乙-AⅦb式、乙-AⅧ式、乙-BⅢ式、乙-Cb型车；2号车马坑内随葬乙-AⅨ式车。

车马坑内极少见车马器，即使有发现，也只是合页、小腰、装饰品一类的器物，这些器物一般不见于墓葬内的车马器组合中。将主墓内的车马器组合与车马坑的发现相互对照，1号车马坑主墓M1287内发现5衔8镳；3号车马坑主墓M1284发现釜、衔、节约；2号车马坑主墓M1004发现2套轡辖、M1005发现衔及盖弓帽。说明虽将车马坑内马车的车马器取下，但并不将取下的车马器置入主墓墓室之中。

（三）上马墓地车马随葬的总趋势

由车马器的发现，我们看到了两周之际以来墓室内车马器随葬逐渐简化的过程。春秋早期的3鼎墓多发现4釜，是与自西周晚期以来重视以釜随葬的传统有关^[94]。由器类最丰富的M4078来看，车马器的组合虽是对西周晚期墓葬中车马器组合（轡辖、衔镳、釜、节约为主）进行了简化，但在性质上（车礼器与实用器并重）仍与西周晚期、两周之际接近。第三期以后的墓葬已不再随葬釜，表示了对于西周时期建立的，以釜为中心的车礼器随葬制度的终结。车马器的随葬也不受到特别的重视，器类变得十分简单，仅以轡辖代车、衔镳代马。第三期以后连镳（铜镳仅有M4094^[95]一例，其余均为骨镳）都很少见于墓葬之中。

在车马坑上，除了随葬车型改变外，车马坑的形式及布局上都表现了极强的延续性。诸如车马坑内将车与马放置的位置分开，并以土墙区隔的做法，仅见于天马—曲村遗址，说明上马墓地的车马坑保持了较多的晋地的传统。

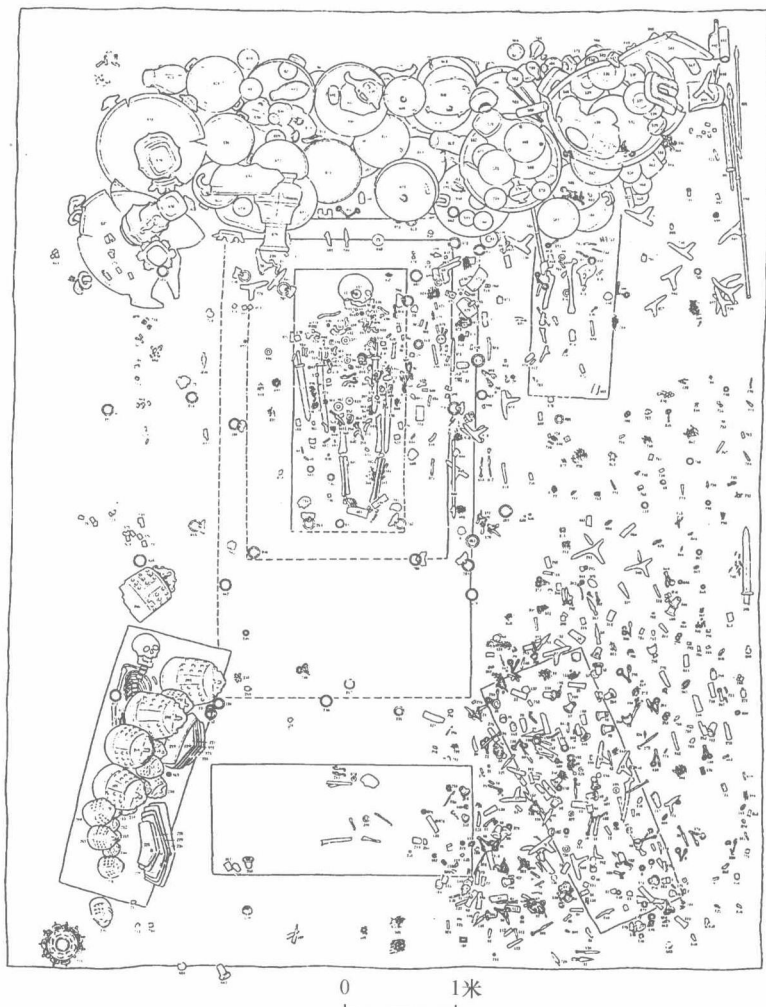
（四）上马墓地以外的晋文化区高级贵族墓葬的葬车现象

作为“邦墓地”性质的上马墓地是一春秋时期晋国的中、小贵族、平民墓地。除了这一范围较大的墓地外，性质相近的墓地还有临猗程村墓地。但这两处墓地均缺少大型高级贵族铜器墓。因此，兹将已发表的部分大型墓葬材料进行整合如下，以寻求这一文化区内车马随葬发展及等级上的大趋势。

太原金胜村晋国赵卿墓、长治分水岭M126、M269、M270以及长子M1、M2、M7、M11、M12的发现可以弥补上马墓地在高级贵族车马随葬方面的缺环。

1. 太原晋国赵卿墓

晋国赵卿墓^[96]（M251）（图七七）位于山西省太原市南郊金胜村西300米处，在春秋晋阳古城遗址的北郊。

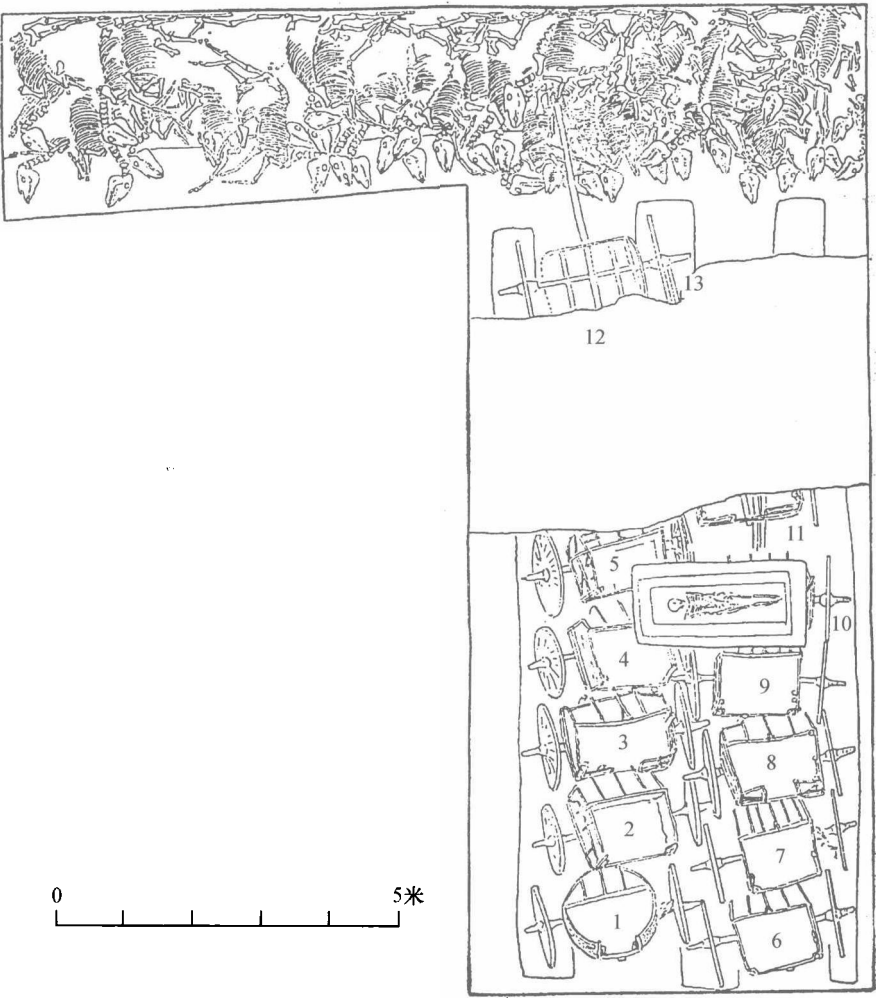


图七七 赵卿墓墓室平面图

赵卿墓是一座大型积石积炭长方形竖穴土坑木椁墓。墓主人头向东，葬具为1椁3棺。墓室内有4个殉人。随葬品包括礼器、乐器、兵器、车马器、工具、生活用具六大类。随葬的铜器主要放置于棺椁之间，铜礼容器集中放置于东面，即墓主人的头端；南侧以兵器为主；西北角放置钟、磬等乐器。车马器则散置于礼容器与兵器之间。该墓随葬器物丰富，仅鼎一类就多达27件，计5套列鼎。主要车马器有韦辖36套、軛饰1件、衡末饰6件、銜68件、角镳33件等。

除大墓外，墓葬的东北处还设有一座陪葬车马坑（图七八）。车马坑平面呈曲尺形，由车坑和马坑两部分垂直交会组成。车坑与马坑之间有一生土台隔梁。东西总长14.6、南北总长12.6米。马坑总计葬马44匹，马首全部西向车坑方向。车坑位于曲尺形坑的西端，坑内现存陪葬马车15辆。以乙-AIX式车为主。

发掘者推测墓主人生前拥有强大政军势力，可能为春秋时赵氏诸卿中名列冠首的赵鞅。



图七八 赵卿墓陪葬车马坑

2. 长治分水岭

长治分水岭^[97]位于山西省长治市北郊，1954 ~ 1972 年间经 4 次发掘，陆续发现数座东周时期的铜礼器及陶礼器墓。

该墓地已发表的铜礼器墓有 11 座，时代由春秋中期晚段至战国晚期。其中的 M12、M126、M269、M270 四座墓葬发现车马器。除 M270 墓主为女性外，其余均为男性。这里仅着重讨论这些发现车马器的墓葬。

M269、M270 为夫妇异穴合葬墓。M270 的西南另陪葬 2 座马坑。

4 座墓葬的规模及主要礼器、车马器组合的情况如表四〇：

表四〇 长治分水岭东周墓随葬车马器组合

墓号	时代	墓葬规模		鼎数	车马器组合		
		棺槨	积石积炭		害辖	衔	镳
M269	春秋中	1 槨 2 棺	×	列鼎 5、列鼎 4	4	10	10
M270	春秋中	1 槨 2 棺	×	列鼎 5、列鼎 5	4	2	0
M126	战国早	1 槨 1 棺	√	鼎 2	害 15、辖 9	30	39
M12	战国中	?	√	鼎 5	14	20	17

车马器的器类简单，仅有害辖、衔镳。除 M126 外，害辖多成套发现。发掘者由 M269、M270 内鼎的随葬情况认为墓主人应属大夫一级^[98]。其他几座墓葬应该也是大夫一级。

3. 长子县东周墓

长子县位于晋东南地区长治盆地的西侧，太岳山脉东麓。山西省考古研究所于 1973 年、1977 年、1979 年 3 次发掘东周墓^[99]、勘查长子古城址。目前已发表东周墓葬 8 座。

发掘者依据随葬品的形态将该墓地发现的 8 座墓葬分为两类：一类墓有 M1、M2、M7、M11，时代约当春秋晚期；二类墓有 M3、M6、M10、M12，时代约当战国早、中期。与历史相参照，则第一类早期铜器墓应是晋国墓，第二类晚期陶器墓为韩国墓^[100]。

墓葬的规模及主要礼器、车马器组合的情况如表四一：

表四一 长子县东周墓随葬车马器组合

类别	墓号	墓葬规模 (棺槨数)	鼎数	车马器组合				
				害辖	衔	镳	盖弓帽	装饰品
一类	M7	2 槨 2 棺	列鼎 5、鼎 2	8	4	6	0	√
	M1	1 槨 2 棺	鼎 2	2	2	2	0	
	M2	1 槨 1 棺	鼎 2	2	2	0	0	
	M11	1 槨 1 棺	鼎 3	1	0	0	0	
二类	M12	1 槨 2 棺	陶列鼎 5	2	4	8	2	
	M10	?(仅存单棺)	陶列鼎 4	0	0	0	0	
	M3	1 槨 1 棺	陶鼎 1	0	0	0	0	
	M6	单棺	陶鼎 2	0	0	0	0	

一类铜器墓中墓葬规模越大、随葬鼎数越多（即墓主身份越高者），随葬车马器的数目就越多，器类以害辖、衔、镳为主，大型墓内还随葬少数车马装饰品。二类墓仅大型陶礼器墓内随葬车马器，器类组合为害辖、衔、镳、盖弓帽，与春秋晚期晋地大型铜器墓随葬的车马器内容一致。墓葬规模与陶礼器数目低于 M12 者，也就是墓主身份低

于 M12 者,均不具有随葬车马器的资格。

战国以前只有铜器墓具有随葬车马器的资格。战国早、中期的大型陶器墓发现车马器随葬是与战国中、晚期社会结构的变化,一些过去地位较低的士庶地位上升^[101]所致。不过,虽然陶器墓开始随葬车马器,但只有层级最高、随葬陶列鼎的墓葬才具有随葬车马器的资格,说明车马器的随葬还是有其等级上的意义。

(五) 车马随葬与身份

将赵卿墓、长治分水岭与上马墓地的情况结合起来,则车马埋葬方式与身份(至少能反映春秋中期至战国早期的情况)的关系如下^[102]:

(1) 卿:1 椁 3 棺,随葬列鼎 5 套。墓室内随葬大量车马器。墓室外设置大型车马坑。如赵卿墓 M251,车马坑随葬 14 车。

(2) 上大夫:1 椁 2 棺,随葬列鼎 2 套。墓室随葬简单车马器。墓室外设置小型马坑(其身份应具有随葬车马坑的资格)。如长治分水岭 M269。

(3) 下大夫:1 椁 1 棺,随葬 5 至 3 鼎(列鼎 1 套)。部分墓葬有陪葬车马坑。墓室内随葬简单车马器。如上马墓地 M1005,车马坑随葬 3 车。

(4) 士:1 椁 1 棺,随葬 1 至 3 鼎,墓室内随葬少数车马器。如上马墓地 M1026、M1015。

(5) 平民:没有随葬车马器的资格。

(六) 小结

相对于西周时期,东周时期晋国墓葬^[103]车马遗存的内容变得十分的简单。墓室内不见以车的实体随葬,所发现的仅是简单的车马器类而已。随着时代的推移,车马器的随葬似乎愈来愈不受重视。到了春秋晚期只剩下极简的辔辖、衔镡及盖弓帽而已。

虽然车马器不受重视,但这一阶段高等级的墓葬仍十分强调车马坑的设置。许多大型墓葬都设置了车马分置的车马坑,这种车马坑既是作为车马厩的形态,所表现的自然也是墓主在现世生活中对财富的占有^[104]。这一点,基本是与墓内随葬车马器一致的。

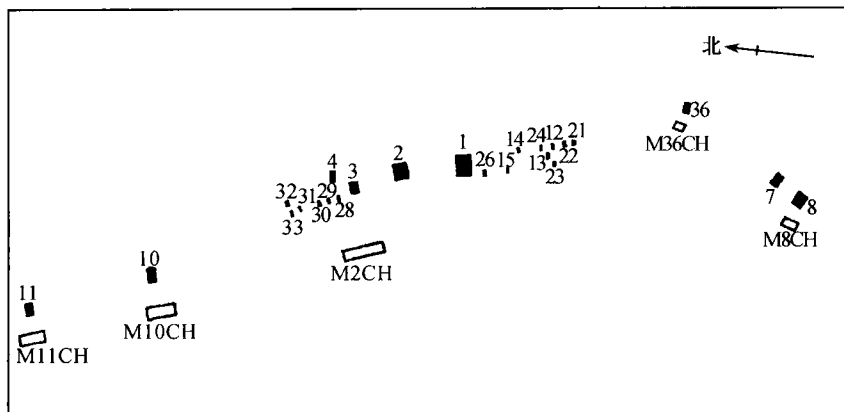
二、案例二:楚地区——以淅川下寺楚墓及江陵九店楚墓为中心

(一) 淅川下寺春秋楚墓

1. 遗址基本情况

淅川下寺楚墓群^[105]主要分布于河南省淅川县城南约 50 公里丹江水库西岸的龙山山脊之上。1978~1979 年间,河南省文物研究所、河南省丹江库区考古发掘队、淅川县博物馆等单位联合对这一墓地进行发掘,共发现春秋中晚期大、中型墓 9 座,小型墓

15 座，车马坑 5 座。墓葬均为长方形竖穴土坑墓，车马坑均为长方形坑，坑内马车放置呈驾乘状，左右排列。部分墓葬为成组的夫妇异穴合葬墓，M7 为 M8 的夫人墓，M1、M3 为 M2 的夫人墓（图七九）。



图七九 浙川下寺楚墓分布示意图

2. 车马埋葬情况

浙川下寺楚墓的车马埋藏方式为墓室内随葬车马器以及墓室外设车马坑两种。

（1）墓室内的车马器埋藏

在 9 座大、中型墓，15 座小型墓中，仅大、中型墓内发现车马器。大、中型墓中仅男性墓随葬车马器并设有车马坑。这几座墓的葬具均为 1 椁 2 棺，墓室为东西向，墓主人头向东。随葬品均置于棺椁之间。

5 座随葬车马器墓葬内随葬的车马器组合如表四二：

表四二 浙川下寺楚墓随葬车马器组合

墓号	鼎数	随葬车马器						
		𡗗	辖	銜	镳	銜镳	泡	节约
M8（被盗）	1	4	2	7	12	3	0	0
M36	2	4	0	3	9	1	0	0
M2	19（升鼎 7）	22	0	28	67	15	√	4
M10	4	4	0	9	6	1	0	0
M11	3	4	0	5	0	0	0	0

车器只有简单的𡗗辖，马器只有銜镳。车马器的器类已十分的精简。

除 M2 外，随葬 4 至 3 鼎的墓葬多随葬 4 件车𡗗（或可代表 2 车），或许在车𡗗的随葬上有较固定的数量^[106]。而身份较高的 M2 以随葬大量铜礼器、车马器等作为墓主

人特殊身份的象征。

仅发现于男性墓的车马器与兵器表现了男女在随葬品选择上的差别。这两类器物以及主要铜礼器在墓室内放置的位置如表四三：

表四三 浙川下寺楚墓随葬品摆放位置

墓号	东端（头端）	西端（脚端）	北端	南端
M8（被盗）	礼容器	兵器（矛、戈为主，集中于西北角）、车马器		镞
M36	？	？	？	？
M2	礼容器	兵器、车马器	由东、西端延伸过来的礼容器、车马器	乐器、镞
M10	墓室的东半段随葬礼器、西半段随葬车马器，兵器散置于东西段			
M11	礼容器	车马器	兵器	兵器、车马器

铜礼器置于东端（头端），车马器多放置于西端，M11 部分车马器散置于南端。车马器与镞以外的兵器多放置在一起，或许可以说明车马器与兵器在这一墓地内有较车马器与铜礼器更为密切的关系。

（2）车马坑的设置

下寺墓地内 5 座大型男性墓葬之西均设有车马坑。车马坑为南北向长方形坑，坑内车马做横列展开，车辕向西，马在处死后摆放于车辕两侧，马侧卧，头向西，背向车辕^[107]。由车马朝向与主墓的相对位置来看，是一种向外的布局。车马坑的大小取决于坑内葬车的多少。可以分为大、中、小型三种，大型车马坑为 M2CH，约长 21 米；中型车马坑为 M8CH，内埋 3 车，约长 8 米；小型车马坑为 M36CH、M10CH、M11CH，坑内埋 2 车，长约 6 米。

5 座陪葬车马坑的内容如表四四：

表四四 浙川下寺楚墓车马坑情况

坑号	车数	马数	车马组合		车马器*
			1 车 4 马	1 车 2 马	
M8CH（被盗）	3	10	2	1	×
M36CH	2	8	2	0	√
M2CH（残）	6	19	√	√	√
M10CH	2	4	0	2	√
M11CH	2	2（？）	？	？	×

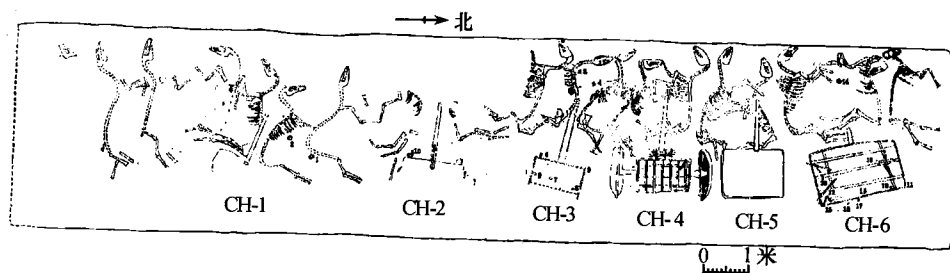
* 车马坑内发现的车马器均为车饰或铜构件，不见墓葬内发现的基本车马器。

车马坑内发现的车马数与主墓内发现的车马器数量不符,说明墓室内随葬的车马器不完全是由车马坑内的马车上卸下的。墓葬内所见的车马器更可能是专门准备、用以随葬的车马器。

5座车马坑中仅3座保存部分车迹。M8CH及M36CH内基本上均埋一式(乙-AIX式)马车。而规模最大的M2CH(图八〇)内发现马车6乘,虽然车軛结构多未能保存,但在尺寸上有明显的差异。6乘车的尺寸如表四五^[108]:

表四五 浙川下寺楚墓随葬马车情况

编号	车舆(米)		车軛残长(米)	马数
	东西长	南北宽		
M2CH-1	残0.34	1.32	1.10	4
M2CH-2	残0.24	1.26	1.50	2
M2CH-3	残0.56	1.10	1.30	4
M2CH-4	0.76	1.23	?	2
M2CH-5	1.06	1.36	1.18	2
M2CH-6	1.26	1.95	?	?



图八〇 浙川下寺 M2CH 平面图

在其中保存较好、可辨识车型的4乘马车(3、4、5、6号车)中,第3、4号马车的车舆明显要小于5、6号车,所以在该车马坑中,大、小车是可以明显区别开来的。5号车与6号车属于该车马坑的大车系统,但5号车车舆接近方形,6号车车舆尺寸最大,车上又发现较多的铜饰件(包括可能用于车盖的铜构件<M2CH:19>),说明5号车和6号车应该不是同一类车,在使用时应有区别。

而在属于小车的3、4号车中,3号车保存情况较差,但由车舆的宽度看来,是一辆较4号车更小的小车。4号车“制作细小而精巧,并涂有红彩”^[109],在性质上也有别于5、6号车。

此外,在这4乘车中,最小的3号车可以明确看出驾4马,尺寸较大的4、5号车仅驾二马,说明了马车的尺寸与驾马数没有直接的关系。

3. 小结

作为一处高级贵族墓地，下寺楚墓不论是在墓位安排、随葬品数量，乃至器类极简的车马器上，都表现了相当的等级次序。

在墓主人的身份上，报告指出大、中型男性墓墓主人中，等级最高的是 M2 墓主人令尹子庚，M8、M36 为一级，而 M10 的墓主人身份要比 M11 高。15 座小型墓均为 M2 的殉人，应为奴婢之属^[110]。

由整个墓地的情况来考虑，则只有大、中型男性墓葬，也就是贵族墓葬才有随葬车马器以及设置车马坑的资格。而随葬车马器的内容虽没有差别，但车马器的数量以及车马坑内的内容则随墓主人身份的高低而有所区别。

女性贵族墓中不见兵器、车马器，而男性墓中兵器多与车马器放置在一起或是附近，可以说明该墓地内性别上的分工或是兴趣取向有较其他地区更为明显的区别。

该墓地等级最高的 M2 在车马随葬上表现出许多特殊性。第一是随葬大量的车马器，而这些车马器与其他大、中型墓葬的区别不在于种类的多寡，而是数量上的绝对优势；另一方面，车马坑内除了放置数量众多的马车外，也将形态各异的马车置入车马坑中，与其他 4 座车马坑内只放置同一种马车的做法形成了明显的对比。M2 的这两个特点与前文所述太原晋国赵卿墓的现象一致，说明东周时期身份特殊者在随葬品（至少是车马的随葬）的使用上可能是超越了当时社会认定的由随葬品标志身份的限制，以超过其身份等级的随葬品数目来作为墓主人非凡身份及财富的象征。

（二）江陵九店东周墓

1. 遗址基本情况

湖北江陵九店东周墓地^[111]西距纪南城 1.2 ~ 1.5 公里，南距江陵县城（荆州城）约 8.5 公里，北距九店 2 公里。1981 ~ 1989 年间由湖北省博物馆江陵工作站进行发掘。共发掘东周时期墓葬 596 座，车马坑 1 座。

发掘者依据墓葬的形制及随葬品表现出的文化性质将墓葬分为甲、乙两大组。其中，甲组墓 19 座，属于姬周文化；乙组墓 500 余座，属于楚文化系统^[112]。

甲组墓分布较集中，均为长方形竖穴土坑墓。无葬具的墓 1 座、单棺墓 2 座、1 椁 1 棺墓 16 座。延续时间由西周晚期至春秋中期晚段^[113]。

乙组墓中长方形竖穴土坑墓 573 座，洞室墓 5 座。发掘者依墓葬的形制将竖穴土坑墓分为 A 至 G 七型。具体情况如下：A（无葬具）、B（单棺）型墓墓坑小；C、D 型为 1 椁 1 棺；E、F、G 型为有墓道的 1 椁 1 棺（重棺）墓^[114]。发掘者又依墓葬规模、棺椁形制、随葬品的情况将乙组墓分为甲、乙、丙、丁四类。并认为甲类墓的墓主为“元士”、乙类墓的墓主为“下士”、丙类墓的墓主为“庶人”、丁类墓的墓主为赤贫的

“庶民”^[115]。本书对该墓地的讨论将以报告的分类为基础。

乙组墓的延续时间由春秋晚期晚段至战国晚期晚段。发掘者将之分为四期七段，年代如下：一期一段，春秋晚期晚段；二期二段，战国早期早段；二期三段，战国早期晚段；三期四段，战国中期早段；三期五段，战国中期晚段；四期六段，战国晚期早段；四期七段，战国晚期晚段^[116]。

2. 车马埋葬情况

江陵九店东周墓地内的车马遗存均发现于乙组墓中，主要的埋藏方式有墓室内随葬车马器、墓室内随葬车构件以及墓室外设置车马坑三种。

(1) 车马器的随葬

发现以车马器随葬的墓葬在年代上属于二期二段至四期六段之间。共有 15 座，仅占全墓地的 2.5%。出有车马器的墓葬在各类墓葬中所占的比例如表四六：

表四六 江陵九店东周墓地随葬车马墓葬比例

类型	随葬车马器（墓葬数量/%）	不随葬车马器（墓葬数量/%）
甲（22）	10/45.5	12/54.5
乙（299）	4/1.3	295/98.7
丙（230）	1/0.4	299/99.6
丁（27）	0/0	27/100

由上表的统计看来，除甲类墓外，车马器作为随葬品的比例很低。身份较低的丙类墓虽有一例随葬车马器，但仅随葬 1 件盖弓帽。盖弓帽不是传统上作为车马象征的器物（𨾏辖、銜镳），所以我们可以对之忽略不计。因此，江陵九店墓地车马器随葬仍有较为明确的等级意义，身份在“下士”以上才具有随葬车马器的资格。

车马器多与兵器一起置于棺椁间的一侧，与铜、陶礼器分开放置。车马器的器类只有简单的𨾏辖及銜，部分墓葬中发现伞盖的铜饰件（伞柄箍、盖弓帽）、车壁插。由分期及分类的角度观察，15 座墓的车马器组合如表四七：

表四七 江陵九店东周墓地随葬车马器组合

墓葬类别 (身份)	分期	墓号	墓葬形制*	随葬车马器			
				𨾏辖	銜	伞盖饰	其他
甲	二期二段	M43	C	2	2	弓 15	0
	三期四段	M10	C	2	2	0	0
		M32	C	0	2	0	0
		M 104	F	0	2	0	0
		M216	E	1	2	柄 2、弓 3	0
	三期五段	M315	E	2	0	0	0
		M316	G	4	0	柄 2	0

续表

墓葬类别 (身份)	分期	墓号	墓葬形制*	随葬车马器			
				害辖	衔	伞盖饰	其他
甲	四期六段	M250	F	2	0	0	0
		M410	C	2	0	0	0
		M436	F	2	2	柄 2、弓 20	壁插 6
乙	三期五段	M50	E	2	2	0	0
		M257	D	1	0	0	0
		M554	D	1	2	弓 5	0
	四期六段	M13	E	2	0	弓 4	车舆
丙	三期五段	M252	B	0	0	弓 1	0
墓葬总数		15		12	8	7	2

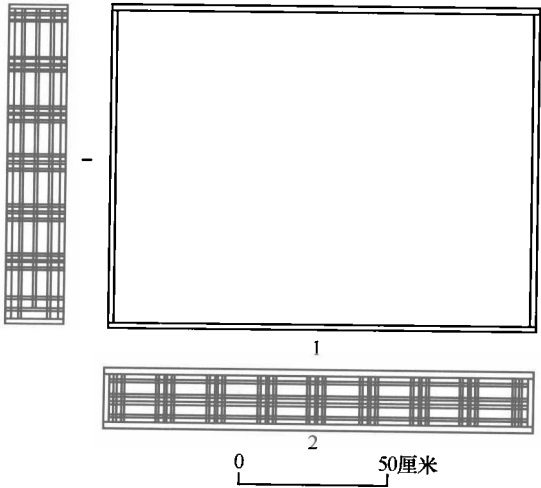
* B 型：无椁单棺墓；C 型：单室木椁墓；D 型：二室木椁墓；E 型：有墓道、二室木椁墓；F 型：有墓道、三室木椁墓；G 型：有墓道、台阶、三室木椁墓（湖北省文物考古研究所，1995：341）。

由墓葬内的车马器组合看来，害（辖通常插在害上）最为常见，其次为衔，这两种器物构成该墓地最基本的车马器组合。而这一墓地内多发现随葬伞盖的铜饰件，也表现了对于伞盖的重视。由害辖及衔的数目来看，江陵九店墓地内随葬车马器的配置以 1 车 2 马为主。

由分期上来看，甲类墓使用车马器随葬的时间最长^[117]，乙（包括丙类）类墓在三期五段才开始使用车马器随葬。与之同时，有较多的乙类墓使用带墓道的墓葬形制，说明僭越的情况严重。三期五段以前甲类墓才能使用的一些埋葬方式，在三期五段之后已被部分的乙类墓采用。

(2) 车构件的随葬

报告中指出四期六段的 M13 内放置一木车舆（13:29）（图八一）。除车舆四周的车轮外，未见车舆的其他部分。车轮为网格状，表面髹黑漆，素色。拼合后的车舆长 145、宽 110、高 20 厘米^[118]。这一种车轮结构不见于已发现的马车实体，后轮部分也未见可作为车门的缺口。这一车轮结构与信阳楚墓 1 号墓内发现的车盖木栏十分接近，所以，这件网格状的木栏作为车盖木栏的可能性较高^[119]。

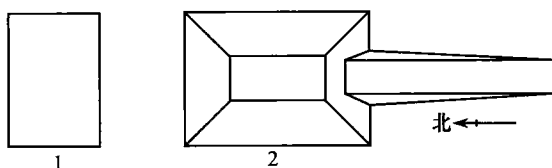


图八一 江陵九店东周墓地发现之木栏（13:29）

(3) 车马坑的设置

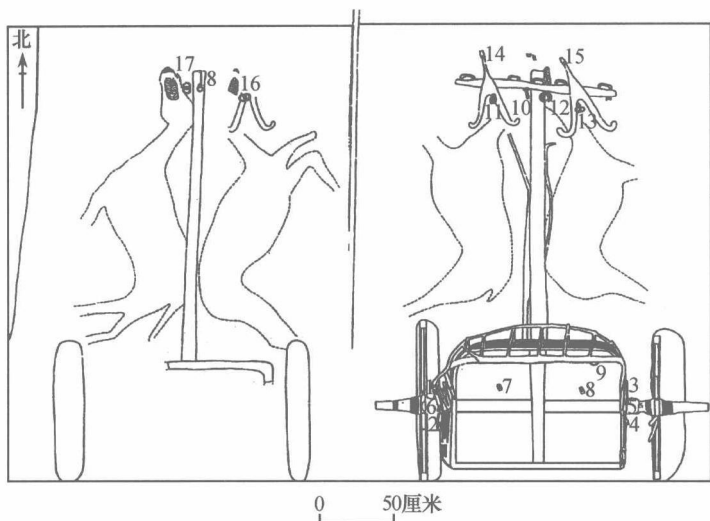
江陵九店东周墓地仅发现 1 座车马坑。该车马坑 (M104CH) (图八三) 是作为三期四段规模最大的墓葬 M104 的陪葬坑。

车马坑与墓室平行, 同处于南北中轴线上 (图八二)。车辕向北, 在方向上与墓室相反, 成背对的态势。



图八二 M104 与车马坑关系图

1. 车马坑 2. M104



图八三 M104 车马坑平面图

车马坑为东西向长方形土坑, 坑内埋 2 车 4 马, 车马做横列的驾乘状, 马在杀死后摆放于车辕两侧, 马侧卧, 背向车辕。1 号车车迹基本不存, 位于右侧的 2 号车 (乙-AIX 式) 保存情况较好。

2 号车上有许多铜车器。包括轴饰, 于车轆外加挂附件用的壁插、铜帽、环、二连环及三连环等。车轴末端没有发现害辖。据报告, 车轂处以皮条或麻线作螺旋式缠绕加固。最后再于表面聚漆^[120]。

3. 小结

由车马器的随葬上来看, 三期五段 (战国中期晚段) 是车马器随葬层级下降的转

变期。发掘报告中指出,“此时,九店墓葬从战国中期早段的 47 座猛增,成为墓数最多、除铜礼器的墓、规模较大的墓也最多的一期。也就在此时,九店墓葬陶礼器的组合形式由原来的 3 种增加到 6 种,漆圆盒、日用陶器孟等不同质地、不相类属的器物纷纷加入到仿铜陶礼器组合的行列,华丽的漆木器已成为下层庶民广泛使用,下层贵族‘僭制’现象更是屡见不鲜……”^[121],与车马器随葬的现象不谋而合,表明车马器随葬虽然已处于极简的状态,但仍随时代的大趋势、与礼制的兴废一起变化。

(三) 浙川下寺楚墓及江陵九店东周墓以外的 楚文化区墓葬的葬车现象

1. 高级贵族墓

(1) 车马器随葬

已发现的大、中型楚墓主要属于战国时期^[122]。目前已发现随葬车马器或车构件的大、中型楚墓内的车马随葬情况如表四八:

表四八 大、中型楚墓随葬车马器情况

墓号	车马器组合	被盗与否
当阳曹家岗 M5	軹(辖) 4、衔 11、镢 10、节约	
信阳 M1	軹 16、辖 10、衔 2、轂饰、车盖、泡、繁缨座 2	
信阳 M2	辖 7、伞 1、其他*	
天星观 M1	軹(辖) 45、衔 87、镢 50、伞 3、軹饰 12、节约 286、壁插 73、车栏、节约、繁缨座、装饰品	盗
包山 M2	軹(辖) 22、衔 24、镢 52、伞 5、衡 1、軹 2、軹饰、车栏、车壁皮饰、车壁袋、扶手、繁缨座 7	
湘乡牛形山 M1	衔 2、模型车	盗
湘乡牛形山 M2	衔 2、伞	盗
浏城桥 M1	軹(辖) 4、衔 6、軹饰、伞	
藤店 M1	軹(辖) 4、衔 4、伞	
望山 M1	軹(辖) 5、衔 5、伞、车舆构件、车壁袋边框 2、繁缨座 2、马轡饰	
望山 M2	軹(辖) 8、衔 4、镢 8、伞、繁缨座 4、马轡饰	盗
沙冢 M1	衔 2、伞、车舆构件、车壁袋边框 2、繁缨座 1	盗
枝江姚家港 M2	辖 3、伞、车栏、车饰	盗

* 报告中还指出辖、伞以外的车马器有铜车饰、“S”形铜车饰、铜条状马饰。

由以上的材料可以看出,战国时期(尤其是中期)楚国高级贵族在车马随葬的内容上是十分丰富的。较常见的车马器及构件组合为害辖、衔镳、伞盖、车栏、軹饰、繁缨座。

在分室墓开始流行以后,车马器及车构件多与兵器一起放置于墓主人头端以外的分室中(以左右两侧最为常见)。

在这些墓葬中,除少数夫妇异穴合葬墓的夫人墓外,墓主身份以大夫一级为主,一般随葬害辖 10 组以下。而随葬大量车马器的墓葬,如天星观 M1、包山 M2 等,则具有较高的身份。

研究者指出,天星观 M1 的墓主为封君,包山 M2 的墓主为左尹,而藤店 M1、望山 M1 为“元士”^[123],在身份上分属 3 个层级。而包山 M2 的棺槨重数多于天星观 M1,主要是因为战国中晚期楚墓用棺僭制的现象十分普遍^[124]。

(2) 车马坑的设置

目前已发现设置车马坑的大型楚墓包括湖北宜城罗岗 M1CH^[125]、淮阳马鞍冢楚墓 1、2 号车马坑^[126],以及九连墩 1、2 号车马坑。均属于战国时期。宜城罗岗 M1CH 内埋车 7 乘,但主墓尚未发掘,所以暂不列入考虑。

由淮阳马鞍冢楚墓 1、2 号车马坑、九连墩楚墓及淅川下寺、江陵九店的情况看来,楚地区将车马坑的设置视为一种等级很高的随葬方式。

东周时期楚地的车马坑均放置成驾乘状,左右相次排列。坑内马车数量及种类的多少取决于主墓墓主身份的高低。

春秋时期车马坑的设置仅见于下寺楚墓。战国时期车马坑均设于主墓与墓道相对的一侧。身份越高,车马坑的长度就越长,坑内陈放的车就越多。车马坑均设有 1~2 个方便陈车的墓道。在高级贵族的夫妇异穴合葬墓中(马鞍冢楚墓 1、2 号车马坑、九连墩车马坑)男性墓的车马坑均长于女性墓,车的数量也较多,并且在男性墓主陪葬的车马坑中,多将横陈的车放置为前后两排^[127]。

将已发现的战国时期车马坑的埋藏情况一起考虑,则至少可分为三等:

① 随葬大型带墓道车马坑,坑内随葬马车 20 辆以上,如九连墩 1 号车马坑、马鞍冢楚墓 2 号车马坑。

② 随葬中型车马坑(部分带墓道),坑内随葬马车 7 辆左右,如马鞍冢楚墓 1 号车马坑、九连墩 2 号车马坑、宜城罗岗 M1CH。

③ 随葬小型车马坑,坑内随葬马车 2 辆,如江陵九店 M104CH。

2. 中、小型贵族墓

除了江陵九店东周墓地,已发掘的较大面积的东周时期中、小贵族^[128]、平民墓地还有当阳赵家湖楚墓^[129]以及江陵雨台山楚墓^[130]。

当阳赵家湖发掘 297 座楚墓,其中仅 10 余座发现车马器。车马器的器类有害

(辖)、盖弓帽、伞箍、衔、节约等。车马器大部分出于随葬 3 鼎以上的陶礼器墓中，车马器放置在棺侧和棺头部^[131]。

江陵雨台山墓地共发掘春秋中期到战国晚期墓葬 558 座，其中仅 4 座战国中期墓葬随葬车马器。4 座发现车马器的墓葬包括单墓道墓 2 座（M209、M545），中型竖穴土坑墓 2 座（M323、M526）。随葬的车马器类有害（辖）、衔、节约及伞盖。害、衔发现于竖穴土坑墓、伞盖及节约发现于单墓道墓。

这两处墓地中，随葬车马的比例均低于江陵九店墓地，随葬车马器的墓葬又多属于战国中期，并且没有设置车马坑，说明这两处墓地身份最高的墓主人的层级可能低于江陵九店墓地。以害（辖）、衔、伞为中心的车马器组合及将车马器放置于棺椁之间的一侧等做法，均与江陵九店墓地一致，说明这一种车马随葬方式在整个楚地区的中、小型贵族墓葬中具有普遍意义。

（四）小结

楚地墓葬墓室内随葬的车马器以害（辖）、衔、伞为最基本的组合。车马器与兵器同置于棺椁之间的一侧（通常是墓主人的左侧），说明这两类器在当时人的意识上有较多联系，或作为田猎用车、或作为战车、或作为仪仗。

高级贵族墓与中、下层贵族墓在车马随葬上有显著的区别。在以中、小型墓葬为主的墓地中，只有极少数的中型墓随葬车马器，可能表现了楚地中、小型墓葬不重视车马器的随葬。但由车马器仅出于铜器墓或大型陶礼器墓的现象看来，随葬车马器的做法在楚地仍具有表现身份的意义。

高级贵族墓虽也以害（辖）、衔、伞为主要的车马器器类，但我们能在较多战国时期大型墓葬中见到一套固定的车器、车构件组合：车舆构件（以车栏最为常见）、车壁袋边框、繁缨座、軹饰。这一套以装饰品为主的车器应被视为与大型楚墓中常见的漆器、生活用具、纺织品一样，作为表现日常生活或是财富的器物，与礼制的关系不大。车马坑的设置则与礼有较强的关系。墓主人的身份越高车马坑便越长，坑内随葬的车也就更多。虽然我们在随葬车数上还看不到如鼎一般明确的定制，但 20 乘、7 乘与 2 乘之间仍明显的显示出主墓墓主身份的高低。值得注意的是，由现在已发表的材料看来，不是所有的大型墓葬都设置车马坑。如天星观 M1、包山楚墓 M1、M2（包括曾侯乙墓）等都具有设置车马坑的资格但都未见相关报道^[132]。究竟车马坑的设置需具备什么样的特殊条件？执行程度如何？都还需要更多的材料进行讨论。

随葬车马器的数量基本反映墓葬间墓主人身份的等差^[133]。由害的随葬数量看来，我们可以很清楚地看出几个层级：①天星观 M1，随葬 45 件害；②信阳长关台 M1 随葬 16 件害、包山 M2 随葬 22 件车害；③藤店 M1、望山 M1 等墓随葬 4~5 件害；④江陵九店甲类墓随葬 2~4 件害；⑤江陵九店乙类墓随葬 1~2 件害；⑥不随葬车马器的小型墓。

战国时期大型楚墓的随葬品组合表现出对死后生活呈现的重视^[134]，在随葬车马器的内容以及车马坑的摆设上也别具生活气息。车马坑内车马陈设的方式是将车马放置呈驾乘状，车与车左右相次排列，像是一横陈的车队。在车马器的组合上，墓葬内除了随葬韦辖、銜一类的基本车马器外，还更多地随葬伞盖上的铜饰。高级贵族墓内更随葬完整的伞盖以及车构件，这些车构件在性质上都不是车在结构上的必需品^[135]，多是一些可以增加车在使用时的便利性或美观的对象，所以，这些车器的发现为我们更进一步地贴近楚人在生时的用车情况——甚至是整个战国时期的用车方式^[136]，带来了更多的线索。

第四节 小 结

在墓地的背景下，我们能够较清楚地看到车、车马坑、车马器，甚至是一些与车相关的动物坑在墓地、文化区以及一个时代内所占的位置。

商代重视对车马坑的设置，却不强调车马器埋藏。由殷墟地区的车马埋藏情况来看，我们可以明显地看出两个车马随葬的方式：

(1) 大型墓葬内不见或少见车马器，但随葬弓形器与策柄，部分带墓道墓葬以及大型竖穴土坑墓设有陪葬车马坑，少数带墓道墓葬将车马埋于墓道。

(2) 极少数中型竖穴土坑墓内随葬銜、镳等车马器，有时还加上衡末饰、节约，不设置车马坑。

这两类墓在车马器的组合上有显著的区别，第一类以弓形器及策柄为中心，第二类以銜镳为中心，说明几乎不发现于大型墓葬的銜镳^[137]不具有礼制或财富上的意义，其所代表的，应与墓主人生前的职能或民族背景有关。

商代晚期墓地内发现的车马坑多为1坑1车，或以车马器、马、殉人来代表。虽然是以单车葬为主，但由成组的车马坑以及车马坑群与主墓的关系看来，车马坑群均排列成一行与主墓墓主人头向相关的横向车队。在这一基础之上，重新检视小屯乙七基址前的5座车马坑，则M20、M40、M45较可能是同时埋葬，而M202、M204则应是在与M20、M40、M45不同的祭祀活动中被埋藏的。

西周时期的大、中型墓葬普遍随葬大量且器类丰富的车马器，车马坑的发现也很普遍，表现出西周时期对车马埋葬的极度重视。我们可以在西周最早阶段的车马坑中见到强烈的“西周风格”^[138]，这与西周最初阶段的墓葬与商代晚期墓葬在葬制及铜礼器的选择及形态上的相似性形成了明显的对比。而这种特征明显的周式车马随葬也成为我们判别商末周初墓葬年代的一个重要的标尺。

西周时各地及各时段发现的车马器形态具有极强的统一性，但由前文对延续时间相当的洛阳北窑、长安张家坡以及天马一曲村三处西周墓地的分析可以看出，不同墓地之间在车马器的选择、车马器的摆放方式、车马坑的设置方式以及车马随葬的流行时段上都有所不同（表四九）。

表四九 西周墓地随葬车马器特点比较

墓地	车马埋葬的特点	最流行的车马器器类	车马器随葬流行时段
洛阳北窑	强调车马器随葬，车马器埋藏于填土之中，基本不以实车随葬	𨾏、辖、𨾏、衡末饰、节约、泡*	西周早期到晚期
长安张家坡	墓室内随葬大量拆散的轮舆	𨾏、辖、銜、𨾏、𨾏	西周中、晚期
天马—曲村	强调车马坑的设置	𨾏、辖、𨾏、銜𨾏、节约、当卢、泡	西周早、中期

* 北窑墓地的车马器随葬以车器最为普遍，马器以当卢发现的比例最高，銜𨾏次之。

总的来说，实用型车马器是车马器组合中的基本部分，而装饰型车马器则以𨾏为首要。

虽然西周时期各墓地车马随葬的习惯有所不同，但与商代晚期相比较，西周时期将车马器作为一种重要且特殊的器类的现象是明显的，与西周时期贵族对马车在礼制中的地位的重视有关。将墓葬内车马器随葬的情况综合起来，我们可以发现墓主人身份越高（墓葬规模越大），随葬的车马器器类及数量就越多；另一方面，在不同层级的墓葬中，墓葬的层级越高，以车马器随葬的比例就越高。不过，各个墓地在车马随葬的执行方法及执行程度上仍有区别。

一般墓地的车马随葬只表现出模糊的等级关系，但三门峡虢国墓地的发现却向我们展现了一个严格的车马随葬制度。这或许与过去一般认为的，由西周晚期开始逐步确立的礼制的规范化有关。而车马的随葬也在这一阶段与鼎簋等礼器的随葬制度一起被确立。不过，这个在车马埋藏上较复杂（包括车马坑及车马器）且严格的层级制度只在很小的范围内延续了很短的时间。

春秋早期开始，各地逐步地简化了车马器的随葬^[139]，各墓地发现的车马器器类以及墓地内随葬车马器墓葬的比例也较西周时期大为降低。特别是西周时期十分常见的𨾏已不再作为随葬的车马器，说明东周时期以车马器随葬的做法及观念已与西周时期不同。

东周时期最主要的车马器组合为𨾏辖、𨾏銜及盖弓帽，不同文化区之间在器类的选择上有时有一些很小的差异（如楚更多的随葬盖弓帽；晋文化区内𨾏的发现较楚文化区内普遍）。将材料较为完整的晋文化区及楚文化区内的车马埋葬现象进行对比，我们可以看到两文化区之间的一些共性。在车马器的随葬上，一般小型铜器墓只随葬 2 ~ 4 件𨾏，一般中型铜器墓则随葬 4 ~ 8 件𨾏，大型铜器墓则随葬大量车马器。

不过，在车马器器类的选择及车马坑的设置上，我们也可以看到两文化区在车马随葬观念上的不同。晋地的车马坑继承了西周时期晋侯墓地在车马坑中间设置一隔梁，将车与马分开放置的做法，并在此基础上作出一些变化^[140]。在车马器的组合上，基本仅见𨾏辖、銜𨾏，作为代表车、马的最基本器类。楚地区的车马坑多摆放呈驾乘状，如左

右相次的车队。又由于楚地区的车马坑采取横向排列的方式,故而予人一种声势浩大的感觉。车马器的选择上,除了东周时期普遍发现的辖、衔镳及盖弓帽(盖弓帽的发现在楚地尤其普遍)外,大型楚墓内更随葬可附加于车舆之上、于行车时使用的车栏、车壁皮饰、车壁袋边框、壁插等车器,以及为车马添加华美的軹饰、繁缨座等,都表现出晋地所不见的生活气息。虽说两地均借由车马随葬表现墓主人的身份,但由大型墓葬的车马随葬情况看来,晋地多表现车作为珍贵物资的地位,而楚车马坑比晋地车马坑更强调马车的实际使用,及车队所能带给观者的视觉印象。

不论如何,虽然先秦时期的车马随葬多有变动,但其变动基本是随着礼仪及社会观念的变化而有所改变。而在以车马随葬的内容作为一种身份的象征,则是不变的。

注 释

- [1] 中国社会科学院考古研究所安阳工作队:《1969~1977年殷墟西区墓葬发掘报告》,《考古学报》1979年第1期,页27~146。
- [2] 中国社会科学院考古研究所安阳工作队:《1969~1977年殷墟西区墓葬发掘报告》,《考古学报》1979年第1期,页27~34。
- [3] 这里所指的墓群的概念是在墓葬相对集中的前提下所做的简单区分。更深入的分组方法见于唐际根:《殷墟家族墓地初探》,《中国商文化国际学术讨论会论文集》,中国大百科全书出版社,1998年9月,页201~207。
- [4] 中国社会科学院考古研究所安阳工作队:《1969~1977年殷墟西区墓葬发掘报告》,《考古学报》1979年第1期,页57。
- [5] 唐际根:《殷墟家族墓地初探》,《中国商文化国际学术讨论会论文集》,中国大百科全书出版社,1998年9月,页205~206。
- [6] 这里所提出的随葬品种类包括一般认为能表示等级身份的铜礼器、兵器,陶器(礼器或为生活用器),以及本书所关注的车马器。
- [7] 中国社会科学院考古研究所安阳工作队:《1969~1977年殷墟西区墓葬发掘报告》,《考古学报》1979年第1期,页118。
- [8] M53墓室的面积与深度均近于同一墓区的1棺带腰坑墓葬。
- [9] 中国社会科学院考古研究所:《殷墟妇好墓》,文物出版社,1980年12月。
- [10] 中国社会科学院考古所安阳工作队:《殷墟259、260号墓发掘报告》,《考古学报》1987年第1期。
- [11] 中国社会科学院考古研究所:《安阳殷墟花园庄东地商代墓葬》,科学出版社,2007年10月。
- [12] 安阳市文物工作队:《河南安阳郭庄村北发现一座殷墓》,《考古》1991年第10期,页902~909。
- [13] 其他出有车马器的墓葬也多出有一些与北方地带相关的器物,最显著的例子为妇好墓出土的兽首刀及铜镜;花园庄M54出土的兽首及兽形刀;以及郭庄M6出土的带有“羊”字徽记的铜器。
- [14] 中国社会科学院考古研究所:《安阳殷墟郭家庄商代墓葬——1982年~1992年考古发掘报

- 告》，中国大百科全书出版社，1998年8月。
- [15] 中国社会科学院考古研究所：《安阳殷墟郭家庄商代墓葬——1982年~1992年考古发掘报告》，中国大百科全书出版社，1998年8月，页1。
- [16] 中国社会科学院考古研究所：《安阳殷墟郭家庄商代墓葬——1982年~1992年考古发掘报告》，中国大百科全书出版社，1998年8月，页152。
- [17] 报告中即指出，“这些迹象说明了这两只羊，是供人们役使拉车的羊”（中国社会科学院考古研究所，1998：158）。
- [18] 由埋2马3人没有车马器及其他随葬品的情况看来，若该坑内的人、马也是作为马车的象征的话，或许表现的是商代已经存在、但未见于目前发现的辘重用车。
- [19] 杨宝成：《殷墟文化研究》，武汉大学出版社，2002年2月，页108~112。
- [20] 第二组的4座陪葬车马坑内的埋葬内容差异较大，与其他商代晚期车马坑群不同。这4座陪葬坑的相互关系应与其他车马坑群有别。
- [21] 陈志达指出，由M232出土之铜器等考察，应属殷墟一期偏早，应是乙七、乙十一、乙十二等基址建成前埋葬的（中国社会科学院考古研究所，1994b：62）。
- [22] 中国社会科学院考古研究所：《殷墟的发现与研究》，科学出版社，1994年9月，页60~62。
- [23] 杨宝成：《殷墟文化研究》，武汉大学出版社，2002年2月，页110~112。
- [24] 石璋如：《小屯遗址的发现与发掘：丙编：北组墓葬》，台北：历史语言研究所，1970年。
- [25] 石璋如：《小屯遗址的发现与发掘：丙编：北组墓葬》，台北：历史语言研究所，1970年，页216。
- [26] 配套兵器包括成套的镞（包括装饰箭袋的石管、石兽面）、戈（有玉、铜二种材质）、刀（及其配件砺、环）。M40也发现成套兵器，但仅见镞、刀（也有弓形器）。
- [27] 石璋如：《小屯遗址的发现与发掘：丙编：北组墓葬》，台北：历史语言研究所，1970年。
- [28] M20打破M22、M23，M204被M191打破。
- [29] 中国社会科学院考古研究所：《殷墟的发现与研究》，科学出版社，1994年9月，页62。
- [30] 石璋如：《殷墟最近之重要发现附论小屯地层》，《中国考古学报》第二册，1937年，页1~81；《小屯遗址的发现与发掘：丙编：中组墓葬》，台北：历史语言研究所，1972年；杨宝成：《殷墟文化研究》，武汉大学出版社，2002年2月，页110。
- [31] 石璋如：《小屯遗址的发现与发掘：丙编：中组墓葬》，台北：历史语言研究所，1972年。
- [32] 宋镇豪：《夏商社会生活史》，中国社会科学出版社，1994年9月，页243。
- [33] 王宇信：《甲骨文“马”、“射”的再思考——兼驳马、射与战车相配置说》，《出土文献研究》第五辑，科学出版社，1999年8月，页59~72。
- [34] 梅园庄M40内发现一件石锤。由于这里是以共出兵器为主要考虑因素进行列表，所以未将M40列上。
- [35] 未随葬兵器的车马坑包括59孝民屯1、2号车马坑、72孝民屯车马坑、殷墟西区M1613、郭家庄M52、梅园庄M1、M40、老牛坡M27。破坏严重的殷墟西区M151、郭家庄M58，遗迹材料发表不完全的车马坑不在考虑之列。
- [36] 洛阳市文物工作队：《洛阳北窑西周墓》，文物出版社，1999年4月。
- [37] 洛阳市文物工作队：《洛阳北窑西周墓》，文物出版社，1999年4月，页1~3。

- [38] 洛阳市文物工作队：《洛阳北窑西周墓》，文物出版社，1999年4月，页366~367。
- [39] 洛阳市文物工作队：《洛阳北窑西周墓》，文物出版社，1999年4月，页5。
- [40] 洛阳市文物工作队：《洛阳北窑西周墓》，文物出版社，1999年4月，页367。
- [41] 该墓室内不伴出车马器的中型墓葬的随葬品为兵器，或是陶器、原始瓷间或有玉、蚌器的组合。
- [42] 马器可能因被盗而佚失。
- [43] 在这一点上，我们还需要考虑盗墓的情况。
- [44] 洛阳市文物工作队：《洛阳北窑西周墓》，文物出版社，1999年4月，页178。
- [45] 该墓除发现车马器，还发现了铜鼎、簋及玉戈、玉鱼、玉鸟等玉器，随葬品规格较高。
- [46] 洛阳市文物工作队：《洛阳北窑西周墓》，文物出版社，1999年4月，页256。
- [47] 洛阳市文物工作队：《洛阳北窑西周墓》，文物出版社，1999年4月，页258。
- [48] 洛阳市文物工作队：《洛阳北窑西周墓》，文物出版社，1999年4月，页332。
- [49] 洛阳市文物工作队：《洛阳北窑西周墓》，文物出版社，1999年4月，页361。
- [50] 中国社会科学院考古研究所：《张家坡西周墓地》，中国大百科全书出版社，1999年6月。
- [51] 中国社会科学院考古研究所：《张家坡西周墓地》，中国大百科全书出版社，1999年6月，页4。
- [52] 中国社会科学院考古研究所：《张家坡西周墓地》，中国大百科全书出版社，1999年6月，页20。
- [53] 中国社会科学院考古研究所：《张家坡西周墓地》，中国大百科全书出版社，1999年6月，页20~22。
- [54] 中国社会科学院考古研究所：《张家坡西周墓地》，中国大百科全书出版社，1999年6月，页25。
- [55] 中国社会科学院考古研究所：《张家坡西周墓地》，中国大百科全书出版社，1999年6月，页32~35。
- [56] 中国社会科学院考古研究所：《张家坡西周墓地》，中国大百科全书出版社，1999年6月，页38。
- [57] 中国社会科学院考古研究所：《张家坡西周墓地》，中国大百科全书出版社，1999年6月，页68。
- [58] 中国社会科学院考古研究所：《张家坡西周墓地》，中国大百科全书出版社，1999年6月，页70、78。
- [59] 中国社会科学院考古研究所：《张家坡西周墓地》，中国大百科全书出版社，1999年6月，页84~85。
- [60] 中国社会科学院考古研究所：《张家坡西周墓地》，中国大百科全书出版社，1999年6月，页92~95。
- [61] 这28座墓葬的材料见于中国社会科学院考古研究所：《张家坡西周墓地》，中国大百科全书出版社，1999年6月，页333~336。
- [62] 这些墓葬的墓室面积较一般的一棺墓大，长度都在3米以上。
- [63] 报告依据该墓内发现的一鼎一簋上的铭文“咸作丰大母尊彝”认为墓主人或即丰大母。

- [64] 刘绪、徐天进:《关于天马一曲村遗址晋国墓葬的几个问题》,《晋侯墓地出土青铜器国际学术研讨会论文集》,上海书画出版社,2002年7月,页41。
- [65] 北京大学考古学系、山西省考古研究所:《1992年春天天马一曲村遗址墓葬发掘报告》,《文物》1993年第3期,页11~30;《天马一曲村遗址北赵晋侯墓地第二次发掘》,《文物》1994年第1期,页4~28;《天马一曲村遗址北赵晋侯墓地第四次发掘》,《文物》1994年第8期,页4~21;《天马一曲村遗址北赵晋侯墓地第三次发掘》,《文物》1994年第8期,页22~33,68;《天马一曲村遗址北赵晋侯墓地第五次发掘》,《文物》1995年第7期,页4~38;《天马一曲村遗址北赵晋侯墓地第六次发掘》,《文物》2001年第8期,页4~21,55;北京大学考古学系商周组、山西省考古研究所:《天马一曲村(1980~1989)》,科学出版社,2000年9月。
- [66] 一号车马坑的相关介绍见《北赵晋侯墓地一号车马坑》,国家文物局主编:《2006中国重要考古发现》,文物出版社,2007年4月,页65~68。
- [67] 李伯谦:《晋侯墓地发掘与研究》,《晋侯墓地出土青铜器国际学术研讨会论文集》,上海书画出版社,2002年7月,页29~30。
- [68] 见《北赵晋侯墓地一号车马坑》,国家文物局主编:《2006中国重要考古发现》,文物出版社,2007年4月,页65~68。
- [69] 刘绪、徐天进:《关于天马一曲村遗址晋国墓葬的几个问题》,《晋侯墓地出土青铜器国际学术研讨会论文集》,上海书画出版社,2002年7月,页44~45。
- [70] 刘绪、徐天进:《关于天马一曲村遗址晋国墓葬的几个问题》,《晋侯墓地出土青铜器国际学术研讨会论文集》,上海书画出版社,2002年7月,页47。
- [71] 北京大学考古学系商周组、山西省考古研究所:《天马一曲村(1980~1989)》(第二册),科学出版社,2000年9月,页283。
- [72] 北京大学考古学系商周组、山西省考古研究所:《天马一曲村(1980~1989)》(第二册),科学出版社,2000年9月,页370。
- [73] 先秦时期马车车舆附近殉狗的例子很多,M5160于近于车舆的位置(相较于其他梯形车马坑)放置一狗,应与其他地区车马坑殉狗的做法有同样的意义。
- [74] 刘绪、徐天进:《关于天马一曲村遗址晋国墓葬的几个问题》,《晋侯墓地出土青铜器国际学术研讨会论文集》,上海书画出版社,2002年7月,页45。
- [75] 晋侯墓地晋侯墓的材料尚未完全发表,墓葬内车马器埋藏情况不清楚的墓葬先不考虑。
- [76] 刘绪、徐天进:《关于天马一曲村遗址晋国墓葬的几个问题》,《晋侯墓地出土青铜器国际学术研讨会论文集》,上海书画出版社,2002年7月,页44。
- [77] 刘绪、徐天进:《关于天马一曲村遗址晋国墓葬的几个问题》,《晋侯墓地出土青铜器国际学术研讨会论文集》,上海书画出版社,2002年7月,页46。
- [78] 刘绪、徐天进:《关于天马一曲村遗址晋国墓葬的几个问题》,《晋侯墓地出土青铜器国际学术研讨会论文集》,上海书画出版社,2002年7月,页47。
- [79] 1鼎墓随葬车马器的比例很低,可见车马器随葬仍不普遍于这一阶层。
- [80] 如车马器的数量及组合,车马坑内车、马的数量及形式等。
- [81] 这表现在两个方面:①晋侯墓地与曲村墓地之间、5鼎墓至1鼎墓在车马器随葬上没有明显

的差异；②曲村墓地中同属3鼎墓的M6195、M6210陪葬的车马坑在尺寸及埋藏内容上有很大的差异。这些或可说明随葬马车或车马器代表的仅是一种身份上的资格而已，对于其他的内容没有明确的规定。

- [82] 中国科学院考古研究所：《上村岭虢国墓地》，科学出版社，1959年10月；河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队：《上村岭虢国墓地M2006的清理》，《文物》1995年第1期，页4~31；《三门峡虢国墓》（第一卷），文物出版社，1999年12月；《三门峡虢国墓地M2010的清理》，《文物》2000年第12期，页4~22；《三门峡虢国墓地M2013的发掘清理》，《文物》2000年第12期，页23~34。
- [83] 河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队：《三门峡虢国墓》（第一卷），文物出版社，1999年12月，页2~14。
- [84] 带腰坑，有棺和椁。墓主人在棺内，8个殉人在棺外，并随殉4狗。随葬品有铜礼器、铜兵器、玉器、石器、骨角器等（石璋如，1973）。
- [85] 国君墓陪葬车马坑47.6米、太子陪葬车马坑21米、国君夫人陪葬车马坑10米。大夫夫人陪葬车马坑未公布尺寸，但由随葬1车6马的情况看来，车马坑尺寸应在5米左右（通常1车的长度为3米）。
- [86] 如中原地区虽有洛阳中州路（西工段）东周墓地，但该墓地内的墓主仅限于中、小贵族，在车马器随葬普遍简化的东周时期，我们无法由之看出该地区在车马随葬上的地方特色。东周时期各文化区在车马随葬上的区别主要还是表现在大型墓葬（高级贵族）以及车马坑的设置方式上。
- [87] 目前秦文化墓葬的发现较为零散，较完整发表的大型墓地主要有凤翔西村、长武上孟村、塔儿坡秦墓及陇县店子秦墓两处。陇县店子秦墓没有发现车马器。凤翔西村、长武上孟村虽设有车马坑，但墓葬内不随葬车马器。塔儿坡秦墓报告中虽有一类车马器，但其内容为铃、环、泡、铺首、饰件、箍（非伞箍）、钎、璜、戚形器、弹簧形器、构件（无法辨识为车的构件）、铜片等（咸阳市文物考古研究所：《塔儿坡秦墓》，三秦出版社，1998年8月，页155）均不属于传统认识上的车马器。另一方面，这些“车马器”也不见于甘肃平凉庙庄M1、M2发现的车上，说明我们不能将之视为车马器。所以在秦墓的材料上，我们只能说秦墓的车马埋葬习俗是在墓葬外设置车马坑，或是将车、马放置在墓室中，一般来说，墓葬并不随葬车马器。
- [88] 山西省考古研究所：《上马墓地》，文物出版社，1994年3月。
- [89] 山西省考古研究所：《上马墓地》，文物出版社，1994年3月，页175。
- [90] 山西省考古研究所：《上马墓地》，文物出版社，1994年3月，页22。
- [91] 山西省考古研究所：《上马墓地》，文物出版社，1994年3月，页24~27。
- [92] 山西省考古研究所：《上马墓地》，文物出版社，1994年3月，页288、294、304。
- [93] 报告中未标明M1004、M1005的性别，不过M1004内未随葬兵器，估计为夫人墓。
- [94] 以两周之际的虢国墓为例，5鼎墓随葬4釜，3鼎墓随葬2釜。属于春秋早期的M1284、M4078均随葬4釜。虽然与虢国墓的发现相比较似乎有僭越的现象，但更可能是由于晚期礼制观念的改变造成的。
- [95] M4094发现的4件镢中，2件为铜镢，2件为骨镢。

- [96] 山西省考古研究所、太原市文物管理委员会：《太原晋国赵卿墓》，文物出版社，1996 年 12 月。
- [97] 山西省文物管理委员会：《山西长治市分水岭古墓的清理》，《考古学报》1957 年第 1 期；山西省文物管理委员会、山西省考古研究所：《山西长治分水岭战国墓第二次发掘》，《考古》1964 年第 3 期；边成修：《山西长治分水岭 126 号墓发掘简报》，《文物》1972 年第 4 期，页 38~46；山西省文物工作委员会晋东南工作组、山西省长治市博物馆：《长治分水岭 269、270 号东周墓》，《考古学报》1974 年第 2 期，页 63~85。
- [98] 山西省文物工作委员会晋东南工作组、山西省长治市博物馆：《长治分水岭 269、270 号东周墓》，《考古学报》1974 年第 2 期，页 84。
- [99] 山西省考古研究所：《山西长子县东周墓》，《考古学报》1984 年第 4 期，页 503~529。
- [100] 山西省考古研究所：《山西长子县东周墓》，《考古学报》1984 年第 4 期，页 528~529。
- [101] 山西省考古研究所：《山西长子县东周墓》，《考古学报》1984 年第 4 期，页 529。
- [102] 参照各报告对墓主身份的判定。
- [103] 与本书所述相似的情况也普遍见于闻喜上郭村、临猗程村、潞城潞河、侯马牛村、陕县后川、汲县山彪镇、辉县琉璃阁等地的发现。
- [104] 如前文已提及李自智所提出的，这种车马分置的车马坑是作为车马厩的象征，所代表的是墓主所拥有的车马财富（李自智，1987：230）。
- [105] 河南省文物研究所、河南省丹江库区考古发掘队、淅川县博物馆：《淅川下寺春秋楚墓》，文物出版社，1991 年 10 月。
- [106] 长治分水岭春秋中期墓 M269、M270 也随葬 4 件害。
- [107] 河南省文物研究所、河南省丹江库区考古发掘队、淅川县博物馆：《淅川下寺春秋楚墓》，文物出版社，1991 年 10 月，页 333。
- [108] 在报告 210 页的二号墓车马坑尺寸表的基础之上增补而成。
- [109] 河南省文物研究所、河南省丹江库区考古发掘队、淅川县博物馆：《淅川下寺春秋楚墓》，文物出版社，1991 年 10 月，页 210。
- [110] 河南省文物研究所、河南省丹江库区考古发掘队、淅川县博物馆：《淅川下寺春秋楚墓》，文物出版社，1991 年 10 月，页 320~330。
- [111] 湖北省文物考古研究所：《江陵九店东周墓》，科学出版社，1995 年 7 月。
- [112] 湖北省文物考古研究所：《江陵九店东周墓》，科学出版社，1995 年 7 月，页 1~4。
- [113] 湖北省文物考古研究所：《江陵九店东周墓》，科学出版社，1995 年 7 月，页 12、27。
- [114] 湖北省文物考古研究所：《江陵九店东周墓》，科学出版社，1995 年 7 月，页 415。
- [115] 湖北省文物考古研究所：《江陵九店东周墓》，科学出版社，1995 年 7 月，页 427~428。
- [116] 湖北省文物考古研究所：《江陵九店东周墓》，科学出版社，1995 年 7 月，页 415。
- [117] 一期一段只有乙、丙类墓，没有甲类墓。
- [118] 湖北省文物考古研究所：《江陵九店东周墓》，科学出版社，1995 年 7 月，页 310~315。
- [119] 见河南省文物研究所：《信阳楚墓》，文物出版社，1986 年 3 月，页 53~54。
- [120] 湖北省文物考古研究所：《江陵九店东周墓》，科学出版社，页 140~141。
- [121] 湖北省文物考古研究所：《江陵九店东周墓》，科学出版社，1995 年 7 月，页 429。

- [122] 当阳曹家岗 M5 为春秋晚期。
- [123] 《江陵望山沙冢楚墓》报告中认为望山 M1、M2、沙冢 M1 墓主人的身份为下大夫（湖北省文物考古研究所：《江陵望山沙冢楚墓》，文物出版社，1996 年 4 月，页 241~215）。
- [124] 湖北省荆沙铁路考古队：《包山楚墓》，文物出版社，1991 年 10 月，页 336~337。
- [125] 湖北省文物考古研究所、襄樊市博物馆、宜城县博物馆：《湖北宜城罗岗车马坑》，《文物》1993 年第 12 期，页 1~18。
- [126] 河南省文物研究所、周口地区文化局文物科：《河南淮阳马鞍冢楚墓发掘简报》，《文物》1984 年第 10 期，页 1~17。
- [127] 九连墩 1 号车马坑为目前所见面积最大、车马数量最多的楚车马坑，在葬车数及规模上均大于作为王墓马鞍冢楚墓。但是发掘者由 1 号墓的规模、结构及棺槨情况认为墓主人的身份低于天星观的墓主。若如此，则我们还需要等待更多的材料来对车马坑的规模与墓主人身份的相对关系进行研究。
- [128] 在材料的选择上，以发掘面积大、墓葬数目多、多数墓葬时代明确的墓地为讨论对象。
- [129] 湖北省宜昌地区博物馆、北京大学考古系：《当阳赵家湖楚墓》，文物出版社，1992 年 3 月。
- [130] 湖北省荆州地区博物馆：《江陵雨台山楚墓》，文物出版社，1984 年 4 月。
- [131] 湖北省宜昌地区博物馆、北京大学考古系：《当阳赵家湖楚墓》，文物出版社，1992 年 3 月，页 137。
- [132] 未发现的可能性也极大。
- [133] 当然，在部分墓例中我们还需要考虑早晚期之间因僭越造成的差异。
- [134] 这种现象不仅反映在车马的随葬上，更多地反映在服饰、乐器及生活用具上。
- [135] 这是相对于其他地区的车马随葬情况来考虑的。我们在大型楚墓内发现的车栏与已发现的马车实体上的车轡的意义应有不同。有些十分窄的车栏（如天星观 M1 发现的车栏仅高 7.8 厘米）、作为车舆上可拆卸的活动屏蔽的皮车壁、车篷栏木等，都是用以丰富车的使用的附加器物。
- [136] 东周时期（不论是春秋晚期或战国早中期），我们在墓地内见到的马车实体有惊人的相似性；此外，山西潞城县潞河战国墓 M7、辉县大型战国墓内也发现流行于大型楚墓的车壁插，如此，则在楚墓发现的车器及其使用方式应该具有相当的普遍性。
- [137] 在大型墓葬中，仅小屯 M5、殷墟西区 M93 发现过镢。殷墟西区 M216、M217 内发现较多的马器，应算是特例。
- [138] 主要表现在车马器的组合及形态上，其中尤以车马坑内釜及当卢的使用最为突出。
- [139] 车马器的简化包括单调的器类组合以及曹辖衔镢等车马器器形在整个东周时期都没有太大的改变。
- [140] 如赵卿墓的曲尺形车马坑、邯郸百家村的“凸”字形坑。

第五章 总结：考古所见之车马埋葬

第一节 先秦时期车马埋葬的主要演变阶段与特征

在前文论述的基础之上，我们可以将先秦时期车马埋葬的发展趋势划分为商代晚期、西周早期至西周中期偏早、西周中期偏晚至春秋早期偏早、春秋早期偏晚至战国早期、战国晚期五大阶段。

五大阶段的车马器用组合如表五〇：

表五〇 先秦时期车马埋葬的类别及主要铜车马器组合

		主要铜车马器组合*	入葬马车类别
第一阶段	商代晚期 (以殷墟为中心)	害、辖、衔、镳、钉齿器、衡末饰、踵饰、軛饰、轭、轂饰、节约、镵形饰、泡	甲-A、B 乙-A I、A II
第二阶段	西周早期至 西周中期偏早	害、辖、衔、镳、钉齿器、轴饰、轂饰、軛、衡末饰、踵饰、軛饰、轭、銮、马冠、当卢、节约、镵形饰、泡	乙-A III、A IV、B I、B II、Ca 丙-A、B
第三阶段	西周中期偏晚至 春秋早期偏早	害、辖、衔、镳、銮、軛、軛、衡末饰、轴饰、轂饰、节约、泡、当卢 (?)**	乙-A V、A VI、A VII、A VIII、B III、Cb 丙-D
第四阶段	春秋早期偏晚至 战国中期	害、辖、衔、镳、軛、壁插、盖弓帽、当卢 (?)	甲-C 乙-A VI、A IX、A X、A XI、A XII、B I 丙-E、F
第五阶段	战国中晚期	害、辖、衔、镳、軛、盖弓帽	乙-B IV、B V 丙-G

* 少数墓地内见到的不具有普遍意义的车马器不在此列，如燕下都、辉县车马坑内发现的銮。各时段车马器的组合情况详见吴晓筠：《商至春秋时期中原地区青铜车马器形式研究》，《古代文明》第1卷，文物出版社，2002年4月，页180~277。

** 许多报告将见于东周时期的一种带系孔镂空圆牌称为当卢，但没有明确证据可以证明这种圆牌是作为当卢使用。

一、商代晚期（以殷墟为中心）

商代晚期将车马置入车马坑或墓道之内，车马坑的设置以1坑1车为主，葬两车以

上的车马坑均有拆车的现象。车、马配有完备的车马器。一般拆车葬车马坑虽将马车各部拆散，但仍有一定的放置规律，坑内的殉人、殉马也有相对固定的摆放位置。

二、西周早期至西周中期偏早

单车葬及多车葬车马坑普遍发现于各地，整车葬车马坑内的车、马装配完整的车马器；车马分置的车马坑内多见车器，少见马器。除天马一曲村遗址，各地在选择入葬马车的类别以及在车马坑的设置方式上均有极大的共性（表五一）。

表五一 曲沃天马一曲村墓地与一般西周墓地随葬马车及车马坑比较

	马车类别	车马坑内的埋葬方式	
		车马坑的形状	多车葬车马排列方式
一般西周墓地	乙-AⅢ、AⅣ、BⅠ	长方形 (单车葬及多车葬)	车马放置呈驾乘状或车马分置（车上马下或马前车后）
天马一曲村遗址	乙-AⅢ、BⅡ、Ca 丙-B	梯形（单车葬） 长方形（多车葬）	车马分置（车上马下，晋侯墓地车马坑则为马前车后）

自西周早期，大量且种类繁多的车马器被随葬于墓室之内。墓内葬车时有发现，以随葬1~2车为主。

三、西周中期偏晚至春秋早期偏早

许多大型带墓道墓葬内随葬大量拆散的马车。中型竖穴土坑墓也多见以拆散的马车随葬，以1~2车为主。作为随葬的车马器器类减少，最明显的是流行于西周早期的犄角形当卢不再作为随葬品。

随着礼制的发展，我们在两周之际的墓葬中可以见到一种5鼎4簋4盥相对固定的组合。虽然这一时期发现的车马坑数量很少，但由虢国墓地以倍数建制车马坑的做法看来，车马坑的设置与墓主的身份也开始有相当的对应关系。

四、春秋早期偏晚至战国中期

西周早期以来极重视的装饰型车马器在这一阶段几乎全部消失，墓葬内仅见害、辖、衔、镳等最基本的车马器，少数墓葬内随葬少量的盖弓帽及壁插。身份越低者，随葬的车马器数量就越少。

不同文化区在车马坑的设置上表现出的差异性，是这一阶段最为突出的特点（表五二）。

表五二 先秦时期车马坑区域性差异比较

	随葬的马车类别 (墓葬及车马坑内)	车马摆放 方式	车马排列方向	车马坑的形状	殉人
晋文化区	甲-C 乙-AIX、AX	车马分置	车坑内的车前后排列	长方形、曲尺形，车坑与马坑之间有一隔梁，“凸”字形	无
楚文化区	乙-AIX、AX、BI	驾乘状	左右排列	长方形，部分大型车马坑设有墓道	无
秦文化区*	乙-AVI、丙	驾乘状	前后排列	长方形（多车葬）、梯形（单车葬）、“凸”字形**	有
山东地区	乙-AIX、AX、AXI，丙-E	驾乘状	左右排列	长方形	无
中山王墓	丙-F	车马分置	车坑内的车前后排列	长方形，以木构建筑区分车坑与马坑	无

* 需特别指出的是，秦文化区自春秋初期便已表现出极强的个性，乙-A 式VI及丙-D 型车均出现于春秋早期。
** 突出部分为墓道，与晋文化区“凸”字形车马坑有别。

各文化区内的中、小型墓葬以随葬车马器为主，在器类及埋葬方式上没有区别。大型墓葬在车马埋葬上则表现出显著的区域特性。以下以最为突出的晋、楚、山东地区为例（表五三）。

表五三 先秦时期大型墓葬车马埋葬区域性特点比较

	墓内葬车情况	主墓与车马坑的关系
晋文化区	铜车马器	墓外设置车马坑（车马分置）
楚文化区	铜车马器、车构件	墓外设置车马坑（驾乘状）
山东地区	铜车马器、马车	拆散的车置于墓室内，墓室外设置马坑

五、战国晚期

已发现的战国晚期车马坑数量很少，大者如淮阳马鞍冢车马坑也未见发表详细材料。秦地墓葬发现以双辕单马车随葬。这一时期的马车形态与秦始皇陵发现的马车多有承继关系。

六、小 结

纵观先秦时期车马埋葬的发展趋势，五大阶段的主要特征如下：

第一阶段：商代晚期（以殷墟为中心）——车马埋葬的滥觞，以车马坑的设置为中心。

第二阶段：西周早期至西周中期偏早——车马埋葬的极度发展阶段，以大量车马器及车马坑的设置为中心。

第三阶段：西周中期偏晚至春秋早期偏早——对建立车马埋葬制度进行尝试，以盥、礼车的随葬以及车马坑的设置为中心。

第四阶段：春秋早期偏晚至战国中期——对西周车马埋葬观念的转化，以盥的逐渐消失及以多种类型的马车入葬为中心，区域特征明显。

第五阶段：战国晚期——以多种类型的马车作为随葬，其中尤以将车舆分为前后两室的封闭式车舆马车最为突出。

第二节 车马埋葬的选择问题

先秦时期的车马埋葬——不论是车、车马坑内车马摆放方式、墓葬内车马及车马器的摆放方式，乃至墓地内的葬车方式——都是不同层面上的模式选择问题。

一、车的选择

许多证据指向商代晚期已有多种不同类型的车，但是被选择埋入墓地随葬的车的种类却集中于某一固定形式。

商及西周时期随葬用车以横方形车舆马车为主流，在车的种类上有封闭式及开放式两种，车舆四周完全封闭的马车发现不多，在性质上与开放式车舆马车应有所不同。一般多车葬车马坑内随葬的马车在尺寸上略有不同，有时将开放与封闭式车舆马车放置在一起（如茹家庄3号车马坑）。

在一般墓地内葬车车种选择十分单调的西周时期，天马一曲村及上村岭虢国墓地的发现为我们对西周早期至两周之际的用车带来新的认识。在晋侯墓地内，最显著的是男、女用车上的不同。在墓室内葬车流行的早、中期，晋侯墓多随葬数量较多的拆散的马车，而晋侯夫人则随葬一乘完整且装饰精致的小车。这一方面在数量上表现了身份的差异，另一方面则表现了选用马车时性别上的差异。在曲村墓地内发现的多车葬车马坑中，我们见到了许多形态各异的马车，虽然我们现在很难指认这些马车的性质与实际功能，但至少能确定，西周时期的马车种类要比我们原来所想象的丰富许多。

在层级严明的虢国墓地中，国君夫人墓附设车马坑（M2012CHMK2）的发现也为我们提供了一种多样化的用车情况。在男性墓附设的车马坑中，我们见到的只是以单一车种随葬，与M2012附设车马坑相对照，我们能明显地看到在以男性为中心的社会之中，高级男性贵族墓葬在用车的选择上的不可逾越性。作为虢国墓地的第二层级以及女性墓中的最高层级的M2012，其所附设的车马坑在用车的选择上表现出不同于男性墓的

多样性。这一方面表现了女性虽仍在礼制的规范之内，但在以男性为中心的社会中仍属于次要的角色（在随葬车的种类选择上没有严明的规定，所以，虽然 M2012CHMK2 在坑的尺寸上遵守礼制，但在葬车的选择上却不必拘泥于男性墓使用的车型，M2012CHMK2 内数量众多的马车所表现的只是身份上的尊贵及财富的占有）。另一方面，多种类型的马车被用于当时的现实世界之中（我们在 M2012CHMK2 中至少看到了 3 种），而被选择置入墓坑的仅是其中很小的一部分。

东周时期在随葬车种的选择上不似前一阶段严密。多样化似乎是这一阶段大型车马坑普遍的特点。春秋时期随葬马车的多样性表现在横方形车舆的大小及车轂结构的变化上，战国时期则以多种形态差异极大的马车随葬。

我们在春秋晚期中、小型车马坑内见到的马车具有相当高的同质性^[1]。上马墓地 2 号车马坑、宣城罗岗 M1CH 等车马坑内的马车均为横长方形车舆，车体结构一致（不论是车轂或是车舆底部），仅在车舆的尺寸及驾马数上有不太大的区别。

大型车马坑内随葬的马车则较大的区别，时代较早的浙川下寺 M2CH 内随葬 6 车，可辨识的 4 车中除了 4 号车外均没有发现车轂结构，但这 4 乘车不论是在驾马数、车舆的尺寸、形状或是车舆底部的结构等方面均不相同，说明它们在性质及功能上应有所区别，不如中、小型车马坑内的发现单一。晋国赵卿墓陪葬车马坑内的马车也表现出了车体结构的多样性，在这一车马坑中，我们在最基本的横方形车舆的车轂结构的基础上看到了许多变化，除此之外，还发现了一乘圆形车舆马车。我们在新郑郑韩故城 1 号车马坑内看到了流行于春秋晚期、战国早期的横方形开放式车轂马车的变化。作为一种随葬马车的主流车种，1 号车马坑内随葬了许多车舆宽度不一的马车。宽度最大的 17 号车（宽 1.68 米）可并排坐下 3 人，最小的 3 号车只能容下 1 人^[2]。最特别的是该车马坑内随葬的竖长方形车舆的大型车，为春秋时期仅见的竖长方形车舆马车。这乘马车被放置于横方形车舆马车之上，似乎说明了该车不在该车马坑所规划的马车放置范围之内。由已发表的材料看来，这一乘车的粗疏车轂及车舆结构近于临淄河店 2 号战国墓内发现的第 3 类车（即丙-E 型车），那么，这一乘车^[3]应是作为一种辎重用车被放置于车马坑内所有马车的最上部，很可能是在运送随葬品之后被置入的。

已发现的战国时期的马车在功能及性质的区别上较春秋时期更为明显，主要表现在辉县琉璃阁车马坑、临淄河店 2 号战国墓、淮阳马鞍冢 2 号车马坑的发现上。

辉县琉璃阁车马坑内最特殊的是两乘竖长方形车舆马车。这两乘竖长方形马车中的一乘（19 号车）带有一个结构复杂的车盖^[4]。夏鼐在发掘报告中认为，“第 18 和 19 号的车舆底部，除了四周的框木和中间纵横的粗木条之外，另有密排着的细条的痕迹，或为皮革带的残存”^[5]，表示这两乘车与临淄河店 2 号战国墓的第 3 类车不同。

临淄河店 2 号战国墓内随葬大量的车舆，材料虽未完全发表，但由车舆的形态、结构，按照发掘者的说法，仍能明显地区分出安车、战车、辎车等三种不同类型、不同功用的马车。淮阳马鞍冢车马坑的材料也未完全发表，由已发表的材料看来，两座车马

坑内随葬的马车形态各异,与湖北地区发现的时代较早、规模相当的大型车马坑——枣阳九连墩的发现有明显的区别,表示这一时期已将高级贵族在现实中所使用的多种形态马车置入墓地之中。而这种将现实生活所使用的车种——不论是真实的或是以模型表现的——置入墓地内的做法,在秦始皇陵的陪葬坑内表现得最为淋漓尽致^[6]。

综而言之,商代晚期至两周之际只有特定的车种被作为随葬用的马车,并不是所有日常生活使用的马车都被用来随葬。东周时期逐渐将多种类型的马车置入墓地之中,到了战国中、晚期,过去作为主流、形态较为固定的横方形车舆马车被形态各异的马车所取代^[7]。值得注意的是,东周时期,除秦地以外,各地发现的马车在形态上具有极高的一致性,并均以实车随葬。这一时期随着周礼的逐渐崩坏,各地虽在相当程度上继续采用周礼,但也致力发展自身的文化,这种对自身文化的发展充分表现在各地风格特异的器物之上,即使是最能代表周礼的“鼎”也随着各文化的发展而形态各异(不论是在器形或是装饰纹样上)。但是随葬用车的形态却不分文化,在春秋早期至战国中期保持着极高的同步性。车马器的随葬在东周时期的中、小型铜器墓中虽然经历了衰退的过程,但极少见以明器替代^[8],大型墓葬也均以实车入葬。车以实车、实器入葬,反映了车在当时的社会中始终保持着一一种重要的地位,而车作为一种兼具战略及生活意义的物资,在各个墓地内表现出强烈的共性,或许能说明当时东方六国^[9]之内的各个文化区之间(至少包括晋、楚、山东、中原)频繁的交往,并且,在车的使用及制造上(至少在用来随葬的车种上)有着一种相对规范的制度或习惯。背后更深刻的意义也还有待于更多的材料,做进一步的考察。

我们在属于战国早期的曾侯乙墓遣册中见到了39种马车名目。萧圣中对遣册中所记的车名进行考释,认为这些车名有的是随葬车的名称,有的是叙述随葬马时涉及的所配驾之车的名称,有的则是在总计简中提到的某类车的共名。其中,反映曾侯乙等人用车状况的车名主要有:①曾侯乙自用的前驱车系列、殿车系列、陷车系列,以及不同功用的政车、少广、乘车、墨乘、辒车、安车、敔车等;②曾侯乙其生前所拥有,而由王所赠送的鱼轩、僮车、郢君赠送的广乘、陷车、庆事(卿士)赠送的阼(陷)车,命(令)尹赠送的轻车,以及郢君、坪夜君、陷君赠送的敔车;③楚王、太子及坪夜君等人助葬的路车十八乘、陷车三乘、敔车二乘及广车、圆轩各一乘^[10]。

虽然曾侯乙墓内发现数量众多的车马器,但没有发现车马坑,故无法与遣册对比实际的葬车情况^[11]。与曾侯乙墓时代相近的大型车马坑有浙川下寺 M2CH、宜城罗岗 M1CH 以及枣阳九连墩车马坑。将这3处车马坑相互对照,则3座车马坑^[12]内随葬的马车均以横方形车舆马车为主。浙川下寺 M2CH 车轅结构基本不存,我们无法对之进行讨论,而宜城罗岗 M1CH、枣阳九连墩车马坑以及同时期的楚地区以外的横方形车舆马车在结构上都有极高的一致性,是以细藤编织的上疏下密的轅轂结构,在车舆侧轅的上半部分仅有极少的竖栏。江陵九店 M104CH 更于细的竖栏之上安装壁插,以便用来安装活动式的舆板。以车马坑的规模为中心,大型或小型车马坑均采用形态基本一致的

马车置入车马坑中（乙-AIX式、AX式），那么，即使我们发现了曾侯乙墓的陪葬车马坑，坑内也只可能随葬乙-AIX式、AX式马车。此外，天星观 M1、包山 M2 遣册中也有关于车的记载，但是这两座墓附近均未发现陪葬车马坑^[13]，或许也能说明遣册所记不一定都置入车马坑或墓室中。

若如此，我们在将墓葬内发现的马车与遣册材料相对照时，应如何看待遣册中的记载？

孙机在讨论秦始皇陵铜车马的发现时，由《左传·襄公二十三年》中齐国战车有先驱、申驱、贰广、启、肱、大殿等的记载指出，“这些不同的名称可能只是依据它们在战阵中所居位置之不同而区分的，并非各自代表一种独立的车型。所以一辆先驱车，同时又可能是一辆轺车；而一辆申驱车，同时又可能是一辆轻车”^[14]。《左传·襄公十年》中也有“狄虺弥建大车之轮，而蒙之以甲，以为櫓”的记载。

顺着这一思路，则常见于大、中型楚墓内的伞盖、车篷、车舆栏、皮壁饰、壁插、壁带等车舆附件便很可能是赋予马车不同功能的一些决定物。既然东周时期各地发现的马车实体具有相当高的一致性，那么，在功能与使用方法上必定也有极大的相似性。在随葬品的组合上较不重视表现生活的地区，便仅随葬车的“框架”，而在重视随葬生活用品的楚地区，便将装设于这一些车体之上的车栏、车壁随葬于墓室之内，使我们得以推想这一类马车的使用情况。而曾侯乙墓遣册上的记载也就正如孙机所指出的，在战国中期以前的用车观念里，不是某一种特定的车型便一定作为某种车之用，而这种现象在东周时期变化多端的横方形车舆马车上表现的尤为明显。而属于战国晚期的淮阳马鞍冢车马坑以及秦始皇陵的附葬坑内所见的马车形态各异，不似战国中期以前简单，墓地内发现的各种马车也都表现出功能上的区别，说明战国中、晚期之际，在葬车种类的选择上经历了一次较大的变动。另一方面，新型马车的出现也反映了当时马车形态的改革，以及对马车使用认知上的改变。

二、车马器的选择

自商代晚期开始，车马器便可以分为实用型与装饰型两种。实用型车马器为驾车时具有实际功能的器类，同时也具有装饰的功能，装饰型车马器或为表现礼仪或为增添华美。将马车视为一件器物，则车马器就是马车上的一种重要纹饰。不同的时代对这两类车马器的选择有所偏废，而车马器的选择较之车的选择更多地反映出不同时期在车礼执行上不同的观念。

总的来说，整个商周时期均以实用的韦辖、衔镳为最基本的车马器类，分别代表着车与马的随葬。这一些入葬的车马器几乎都是实用器，少以明器代替。不同时期也会表现出对韦辖、衔镳以外的不同的车马器器类的兴趣。西周时期开始，车马器器类、数量的多寡随着墓主人身份的不同而有等差，随葬车马器的墓葬在同期、同一阶层的墓葬中所占的比例，也会随着层级的下降而逐渐减少。不论其内容如何，车马器始终都是一种

身份上的表征。只有具有相当身份的墓主人才有随葬车马器的资格，车马器始终是作为一种特殊的器类置入墓葬之中，随着身份的高低而有不同。

商代晚期的车马器随葬相较于先秦其他时期来说是很简单的。车马器多装配于马车之上，而极少作为随葬品置于墓中。大型竖穴土坑墓（不论有无陪葬车马坑）内多见弓形器及策柄的组合，应可视为车驾的象征物。

周人在先周时期已经发展出一套属于自己的车马器组合，并较多地随葬于墓室之中。在进入西周之后，这一套周人的车马器被普遍推行于整个周的统治区内，成为日后我们辨别某地成为周势力范围的一项标记。这一套车马器在实用器的组合上与商代晚期基本一致，装饰风格及形态上具有浓厚的商味，但在装饰型车马器（如釜和当卢）上，则表现了周人自身的特色^[15]。

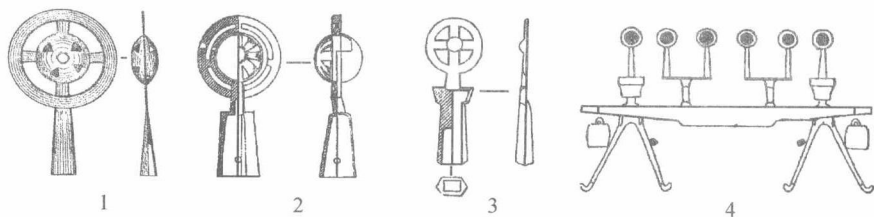
实用的害辖、衔镳代表着车与马的最基本配置，在一些墓葬中，车器与马器是分开放置的，说明这两种器类在当时是有所区别的。当卢作为马器中的礼器流行于西周早、中期^[16]。釜的随葬则贯穿整个西周时代。西周时期釜铃的随葬似乎只是车马器类中的一种，除大型墓外，一般墓葬似乎没有随葬釜铃的必要。这也与西周早、中期重视车马坑的设置，车马器多安装在车体上有关。但是由天马一曲村晋国墓地的情况看来，釜虽然不是绝对必要的随葬品，但其作为车礼器的特征仍是明显的。除少数墓葬^[17]，一般随葬车马器的墓葬多随葬2~4件釜。以车马器随葬似乎仅代表了墓主人作为有车阶级的一种身份，实际随葬的数量似乎与等级没有绝对的关系。西周中期的大型墓葬多流行以大量的釜铃随葬，如属于西周中期的应国墓地 M84、西周晚期偏早的 M95 均随葬釜铃10件以上，属于西周中期的茹家庄 BRM1 更随葬釜铃多达25件。

到了两周之际，我们在虢国墓地及应国墓地内见到了釜与随葬鼎数配合的规律。与之前宽泛的车马器随葬方法相较，用釜的制度在这一时期才具有标志等级的作用。由目前的发现来看，国君夫人或大夫5鼎4簋配4釜的现象是十分固定的，并且延续时间很长。最早的例子是晋侯墓地夫人墓 M113 内随葬5鼎4簋配4釜，其后几组夫人墓随葬的鼎簋数虽然不是十分固定，但多以4釜为主。虢国墓地内鼎与釜的使用有较为严格的配套关系，M2012、M2010 也是5鼎4簋4釜的组合，平顶山应国墓地 M1 也有5鼎配4釜的组合。说明釜是西周时期葬车之礼在器用上最为核心的一个部分。

自春秋早期开始，我们看到了对西周时期建立起来的车马器用制度的一个急速递减的过程。到了春秋中期，不论是大、中型墓葬，车马器的器类只剩下害辖、衔镳等最基本的车马器。釜不再成为随葬品，也宣告了对西周的随葬车器制度的破坏。除了大型墓葬，害辖、衔镳的数量也极少，表明这一类最简化的车马器被视为一种应置入但不受重视的器类置入墓室之中。除了楚地区的大型墓葬外，战国时期墓葬内的车马器基本延续前期害辖、衔镳的组合。

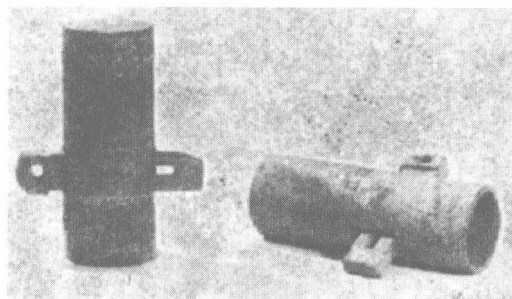
在西周的许多做法被废弃之后，我们在战国时期的车马坑内似乎又见到了一些对西周制度的追想与恢复的努力。燕下都九女台 M16 车马坑（图八四，2）、虚粮冢墓区 M8

车马坑（图八四，3）均随葬以西周形式的銮铃。辉县琉璃阁车马坑1号车车衡的位置发现五件銮铃（图八四，1）。淮阳马鞍冢2号车马坑4号车车衡及车輿内放置了单及双銮铃（图八四，4），车軛（图八五）也选择了不见于春秋中期以后的形式，是一辆在器用上带有浓厚复古风味的马车。3处发现的銮铃在形态上有极大的差异，即使是属于同一文化区的九女台M16、虚粮冢M8车马坑发现的銮铃都有很大的不同，但均基本维持了西周、春秋早期銮铃的基本形态。3处车马坑的时代差异较大，其中又以九女台M16车马坑随葬的銮铃形态最接近西周晚期的銮铃，淮阳马鞍冢2号车马坑4号车次之，说明这是战国时期在追求周礼的风尚之下，各自依据对前代的认识而进行的一种复原。而最精确仿制西周銮铃的例子见于战国中山国王成公的车马坑内（图八六）^[18]。中山国作为非华夏民族的国家，其对銮铃精确的仿制或可说明其对参与华夏事务的积极性。

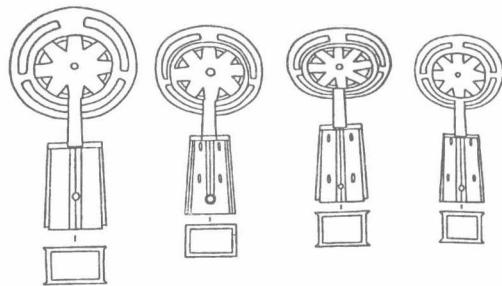


图八四 战国銮铃

1. 辉县琉璃阁车马坑 (131:7a) 2. 燕下都九女台 JM16CHMK:23 3. 燕下都虚粮冢
XLM8CHMK:33-1 4. 马鞍冢2号车马坑4号车车衡



图八五 马鞍冢2号车马坑4号车车軛
(K2:4-58、59)



图八六 中山国成公墓车马坑出土之銮铃

不过，这种对銮铃的复原并不具有普遍性，用銮也没有成为一种制度或成为较流行的车马器。其中所表现的，更多的是当时上层社会对西周的向往以及对西周制度的追求。另一方面，使用这种西周形式的銮铃也可能为他们的生活带来复古的趣味。

三、车马坑的选择

车马坑的尺寸一般决定于坑内所埋车马的多少。

商代晚期车马坑基本上都是1坑1车，车马放置呈驾乘状。即使是随葬一组车队，也是以1车1坑的形式，将多座车马坑排列成车队的形态。

几乎所有^[19]普遍见于东周时期的车马坑形态及车马坑内车与马的排列方式都出现在西周时期。一坑多车的车马坑自西周早期起便十分流行。在处理数量较多的车与马时，多将大量的马放置于坑底，再将车放置于马之上。不同地区有不同的车马摆放方式，说明多车葬车马坑的设置方式在不同的文化区域间形成各具特色的文化现象。

东周时期各文化区在西周时期车马坑多元化发展的背景之下，各自进行选择与改变，发展出各自独特的车马坑设置方式。最为突出的是晋文化区车马分室而置、虢国墓地纵向排列车马、楚文化区以横向车队的形态摆放车马，以及秦文化区将车及马放置于墓室之内等。如果车马代表了一种与日常生活有关的珍贵物资，那么对于车马在墓地、墓葬、车马坑内的摆放方式的选择便表现了该文化区对随葬品的一些看法，也就是前文多次提到、李自智所指出的，车马的摆放方式表现了其作为一种财产的占有或是作为一种使用状态的出行体现。而不同的车马放置方式体现了不同文化区对这一种珍贵物资的不同理解方式。

总的来说，车马坑越大，坑内的车马数就越多，其所属主墓墓主人的地位也就越高。但是，虢国墓地的发现向我们提出了一个特例。在虢国墓地的发现中，车马坑的长度较之车马坑内的车马数量更能代表墓主人的身份。如果虢国墓地所执行的制度在当时具有一定普遍意义的话，那么我们以后在对待一些车马坑材料时，须保持更为审慎的态度。

四、作为礼制的车马随葬的发展趋势

作为商周时期随葬品的一个重要的类别，车马埋葬始终与高等级贵族联系在一起。这里所要讨论的礼制，一方面是什么样的器物组合可被视为车的代表；另一方面，这些器物以什么形式表现层级性，及其表现层级性的强度。

商代晚期的车马埋葬以车马坑的设置为主。除为高等级贵族服务外，也经常作为祭祀的献祭。西周则是最强调葬车的一个时代。西周初期随着诸侯国的分封，将周人特有的车礼器——釜以及在某种程度上宣示高于商人用车的四马车制，带至各地。除普遍发现于车马坑（1车4马配备4釜）之外，还与銜、镳、𡗗、辖、当卢、节约等车马器一起放置于墓室之中。墓室内随葬的车马器数量很不固定，不过，除少数例外，随葬于墓室内的釜有一个定数，一般为4或2件，但与墓室规模没有明显的关系。这说明至少在西周早、中期，虽有葬车器及葬车之礼，但没有表现出明确的等级关系。车马坑或是车马器、车构件一经放置在墓室中，便已经具有实行葬车之礼的意义。

由曲村的材料看来，能设置车马坑的最低等级是随葬3鼎或2鼎的卿大夫，大夫夫人墓葬中随葬车马器，与大夫墓共设车马坑，大夫以下的士可以设置公共车马坑；而虢国墓地内设置车马坑的最低等级是大夫夫人（3鼎，1棺1槨），所以随葬3鼎以上的墓葬才具备设置独立车马坑的资格^[20]。由上马墓地及浙川下寺楚墓的情况看来，随葬3（或2）鼎以上的墓葬才具备设置车马坑资格的这一标准一直延续到春秋时期。

我们在严格意义上的“用礼”制度逐渐建立的西周晚期的墓葬中并没有见到太多车马随葬的例子，但虢国墓地的发现却可以作为这一“建制”阶段的结果。在车马坑方面，选用单调的车型是继承西周时期在随葬用车选择上的传统，身份是决定车马坑长度的关键。墓葬内随葬着与用鼎制度极为相称的“用簋制度”，说明在车马器上簋的使用被提升到了一个很高的层次。而墓葬内随葬的簋铃数与陪葬车马坑内的马车以及墓室内随葬的辔辖、衔镳的数目也极不相称，说明在严格的“礼”的范围之内，随葬基本车马器虽有其必要，但真正具有身份意义的器物只有簋铃而已。

虢国墓地所见的这套以簋为中心的车马器随葬制度似乎只维持了很短的一段时间，并且只推行于较小的区域。在周礼的衰落过程中，车马器的随葬似乎是最早受到冲击的。传统上认为春秋中期开始的“礼崩乐坏”主要表现在器用制度的僭越上，但由车马器看来，则是对周制的破坏。一般来说，我们在春秋中期以后的墓葬里已经见不到代表周“车礼”的簋，留下的只是辔辖、衔镳等最基本的车马器。这种废弃周制车马器器类中最重要的簋的做法，应可视为对周礼的一种破坏，而仅存的基本车马器则是作为一类应随葬物置入坑中。但是由选择较为单一的车种作为车马坑内随葬的马车的现象看来，仍延续了过去的做法。

在春秋后期以后的墓葬中，随葬车马器的墓葬比例已大幅下降，一般的中、小型铜器墓即使随葬车马器也仅有害辖、衔镳、盖弓帽等基本器类，并且，随葬车马器的数量也非常的少。但是这些少数随葬车马器的墓葬在基本车马器的数量上似乎也有层级上的规律。即小型铜器墓随葬2~4件害，中型铜器墓随葬4~8件害，大型铜器墓随葬20件以上害，并经常附设大型车马坑。这表现了大型铜器墓与中小型铜器墓在随葬车马、车马器时所反映的两种截然不同的观念。中、小型铜器墓车马器发现的比例及随葬的数量均不高，被置入的车马器似乎是作为一种为完备随葬品器类而置入墓坑之中，这是由西周承袭而来的放置车马器的传统，但已不具有礼制上的意义；大型墓葬内随葬大量的车马器及马车（车马坑），更多的是反映了墓主人非凡的身份、财富及生活^[21]。

不论如何，具有随葬车马资格的墓主人还是拥有一定的地位，并且，车马随葬的内容与身份的高低基本成正比。与用鼎制度相较，车马埋葬（尤其是在车马器的埋藏上）始终处于一种松散的状态。就某种层面上来说，对车马器、车马坑的使用即已标志了车马随葬制度的存在，而在相当身份应随葬车马的这一大的概念之下，各地纷纷建立属于其地、其文化在车马埋葬上的小传统^[22]。

五、区域间的差异

在商代晚期，殷墟以外地区发现的铜车马器在形制与纹饰上均与殷墟地区的发现十分一致。商代末期商的势力逐渐衰退，许多地区的本地文化因素得以抬头并成为主流，一些地区更发展出带有浓厚本地文化特色的车马。最显著的例子是宝鸡地区先周文化的周式车马器的出现。

周人取得天下之后，将其自身创造的车马器（銮、当卢）及一套新的车驾制度（1车4马的配置）普遍推行于各地。但周人在用车制度上的推广仅限于固定形态的车马器以及由1车4马、1车2马所代表的两个层级的马车的使用，而没有对车马坑的坑形、排列方式加以限定^[23]。因此，除单车葬基本采取方形坑、车马放置呈驾乘状外，各地在安排多车葬车马坑的时候，便产生了地域上的差别，甚至同一区域内不同的车马坑，都可能采取不同的车马排放方式。地域风格最强的当数晋国墓地内的发现，在天马一曲村遗址中，单车葬使用梯形坑，2~3车的多车葬采取马在下车在上，车前后排列的形式。而晋侯墓地内的大型车马坑则首见将车马坑以土梁分为车坑与马坑两个部分。其他如琉璃河1100号车马坑将已处死的马匹排放在坑底，再于其上放置以一带伞盖的马车为中心的车组；张家坡西周墓地M155在18匹以上活埋的马上再放置拆散的车体。而属于同一墓地的长安花园庄M3及M16分别随葬马车3乘及2乘，但在车马的安排上十分不同，前者采取了前后排列如车队般驾乘状的摆放方式，后者则采取了车马分置、前车后马的形式。除了车马坑安排上的不同，如前文墓地分析中所示，不同墓地对不同的车马器器类的兴趣取向也有些微的不同。特别的是，不论不同墓地、不同墓葬内重视的是什么样的车马器组合，车马器的形态总是在整个周文化的范围内同时发展、变化。

西周以来即以产生的不同地域之间不同的车马随葬传统在东周时期继续发展，随着周制中作为礼器的銮的消失，各文化区内的车马随葬在各自选择、吸收西周时期的不同元素之后，益加显现出自己的特色。如山东地区采取了墓室内葬车的做法（如山东长岛王沟、临淄淄河店2号战国墓）；晋地继续采用土隔梁及车马分置的做法；中山王墓2号车马坑更发展为直接以木构建筑构筑车马坑；新郑地区采取了西周时期车马分置的做法（马前车后或车上马下，与晋地车马库的形式有所区别），以大量的马车随葬；虢国墓地保留了纵向排列的放置，而南方的楚地则采取了横向车队的形式。

对现有材料较为丰富的晋及楚文化区进行讨论，我们看到晋地对西周时期建立起来的传统葬车方式有很强的延续性。在对随葬品的意识上，晋重视的是身份与财富的表现，而楚墓比晋墓更多的表现了对死后生活的寄托。这表现在晋地墓葬的随葬品以传统的礼器为主，而楚的大型墓除了随葬礼器之外，更多地置入或想象置入日常生活用品（表现在遣册的内容及随葬品组合上），以及与神灵世界有关的随葬品（如镇墓兽等）。车马随葬在这方面的表现则是晋墓以车马厩的形式放置车马，楚墓则以出行的行列放置

车马，比晋墓更强调马车的使用功能。在车马器的组合上，晋墓（不论大小）以基本车马器（韦辖銜镳）为主；中小型楚墓虽也以基本车马器为主，但大型墓葬内放置种类丰富的车马配件，这些车马配件较晋墓的随葬内容更为具体，反映的是“车”的方方面面。

除了晋楚两地所表现出的极大的反差，我们现在也能看出东周时期各地车马随葬方式的不同，这表示了不同的文化区在对车的观念、随葬品的态度甚至是文化的认定方式，也都有所不同。但目前晋楚以外地区的材料较不完整，尤其是大型墓葬材料的缺乏，为我们进行全面的讨论带来困难，待日后材料累积更为丰富，必能再整理出更清楚、全面的东周时期葬车制度。

六、象征的车与车的象征

车作为一种珍贵物资，除了大型墓葬具有设置车马坑的资格外，在一般的墓葬内仅以象征的方式表现车的随葬，主要有以下几种方式：①以完整的车随葬（不论拆散与否）；②仅以个别车部件随葬（西周最常见的是轮、衡，东周时期最常见的是伞盖）；③随葬丰俭不同的车马器（丰俭程度随时代、墓主身份而有所不同）。

墓葬内的布局及随葬品，无处不具有象征意义。郭宝钧曾指出，“戈矛剑戟斧铍，象征武备；刀锯锜凿锥削，象征文事（简册）；韦辖銜勒，象征出行；铲币海贝，象征财富；镜鉴带钩骨珠，象征衣饰的华美；积石积炭、棺钉漆皮，象征宫室的坚固”^[24]。而东周时期车马器多与武器放置在一起，说明车与军事在东周时期有较为密切的关系。

车作为身份的象征，向来是没有疑义的。属于两周之交的虢国墓地内等级严明的发现可以说明这一点。另一方面，车及车马器随葬也是作为一种与车有关的活动的象征。

但是各个墓地葬车的数量及形式的不同，使我们不得不怀疑文献中所谓的“遣车视牢具”是否是一种统一而普遍的现象。有较多的证据指向先秦时期车虽作为一种表现身份的工具，但由于其埋藏方式在不同墓地、不同文化区内表现出的不固定性，车更多地象征着高级墓葬的墓主人在财富上的占有以及一种壮大声势的工具。既然葬车的多寡作为财富的象征意义大于作为一种标明等级的象征，那么，我们虽然无法由埋葬车辆的数目明确地替古代墓葬的葬车定出严格划分层级的“列车制度”，但是我们却可以将车马的埋葬情况与随葬的铜鼎数及墓室规模相结合，讨论不同墓地、文化区内什么样的墓主人才具有葬车的资格，以及能采取什么样的葬车形式。对商至战国晚期发现的墓葬材料进行分析，我们应该可以确定，先秦时期没有真正执行过列车制度，而这一时期的用车或葬车制度更多地体现在不同时期、不同地区对车、车器的不同观念以及松紧不一的葬车习俗之上。

总之，“唯器与名，不可以假人，君之所司也。名以出信，信以守器，器以藏礼，礼以行义，义以生利，利以平民，政之大节也”^[25]，整个商周时期，马车与身份、马车与礼制之间的关系，不论礼制的兴废、地域的区别，马车的使用始终都是一种重要的身份表彰，只是执行时松紧的区别而已。

注 释

- [1] 属于春秋早期的上马墓地 1、3 号车马坑内马车车体差异较大, 区别在于车轡结构的开放与封闭。
- [2] 《新郑郑韩故城春秋贵族墓葬与大型车马坑》, 国家文物局(主编):《2001 中国重要考古发现》, 文物出版社, 2002 年 9 月, 页 61。
- [3] 报道(见前注)中指出, 这种车在该车马坑内发现两乘, 不过在已发表的照片上只看到 1 乘, 所以本书的讨论均已可见的 1 乘为主。
- [4] 相似的车也见于洛阳。见《河南洛阳东周车马坑及墓葬群》, 国家文物局(主编):《2005 中国重要考古发现》, 文物出版社, 2006 年 4 月, 页 90~94。
- [5] 中国科学院考古研究所:《辉县发掘报告》, 科学出版社, 1956 年 3 月, 页 51。
- [6] 目前已发现的兵马俑坑、文官俑坑以及铜车马坑内均发现车马随葬, 而这三处陪葬坑内发现的马车结构随着陪葬坑性质的不同而有所区别。
- [7] 如洛阳中州路车马坑、中山王墓 2 号车马坑、淮阳马鞍冢车马坑等。
- [8] 湘乡牛形山一号墓发现模型木车 1 件。
- [9] 至少, 在葬车的使用上, 东方六国与秦之间存在着较大的差异。
- [10] 萧圣中:《略论曾侯乙墓遣策中的车马制度》,《鸿禧文物·2》1997 年 12 月, 页 147。
- [11] 发掘者指出,“按此墓的规模和等级墓坑外应有陪葬车马坑, 但因发掘前墓地已遭严重破坏, 墓坑附近曾有车马兵器发现, 但未经发掘, 详情不明”(谭维四, 2001: 187)。
- [12] 作为夫人墓陪葬的九连墩 2 号车马坑似有一乘竖方形车舆马车。
- [13] 战国楚墓在车马坑位置的安排上十分固定, 按常理来说应该很容易发现。这两座墓内发现车马器除包山 M2 发现的皮车壁、车栏较为特殊之外, 其他车马器(如害辖、衔镳、伞等)都没有太大的出入。
- [14] 孙机:《始皇陵二号铜车马对车制研究的新启示》,《中国古舆服论丛》, 文物出版社, 1993 年 6 月, 页 3~4。
- [15] 吴晓筠:《商至春秋时期中原地区青铜车马器形式研究》,《古代文明》第一卷, 文物出版社, 2002 年 4 月, 页 180~277。
- [16] 当卢仅流行于西周早中期, 主要有两种形式: 犄角形与长条形当卢。当卢多与成套的马轡头串在一起。
- [17] 如天马一曲村二期 2 鼎墓 M6231 随葬 10 件釜。
- [18] 河北省文物研究所:《战国中山国灵寿城》, 文物出版社, 2005 年 11 月, 页 188~199。
- [19] 见于东周时期的曲尺形车马坑、“凸”字形车马坑以及 H 形车坑不见于西周时期。这三种车马坑发现的数目很少, 在东周时期并不流行。
- [20] 北京大学历史系考古教研室商周组编著之《商周考古》(文物出版社, 1979 年 1 月, 页 212~214)中早已指出西周时期随葬 3 鼎以上的墓葬能设置车马坑。
- [21] 晋地大型墓随葬大量的车马器及大型如车马厩一般的车马坑; 楚地大型墓葬除随葬与中、小型铜器墓相同的车马器类外, 更在随葬品中增加了多种车的配件, 表示了财富及随之而来的富裕生活。参见第四章的讨论。

-
- [22] 这种小传统在西周时期表现在不同墓地采取不同的车马随葬方式之上；东周时期（尤其春秋晚期以后）表现在不同地区的大型铜礼器墓上，但各地的中、小型铜器墓在车马器随葬上没有太大的区别（以晋、楚、中原、山东等地为中心）。秦地则自春秋早期开始，一直采取不同于其他地区的车马随葬方式。
- [23] 可能是因为在最初阶段只随葬一车，到了西周早期偏晚才渐渐开始使用多车葬。
- [24] 郭宝钧：《山彪镇与琉璃阁》，科学出版社，1959年9月，页44。
- [25] 《左传·成公二年》。

第六章 余论：兵车与礼车

先秦时期的马车以作为战车及礼车的角色最为突出。这里，由考古及文献材料出发，讨论车作为战车、礼车，以及车与身份的关系。

一、作为兵器的战车以及作为礼器的礼车

马车的出现在先秦时期具有划时代的意义。这种主要被认为用于战争的工具一方面极大地改变了战争的形式及规模；另一方面，车在战争中的地位及其复杂的制作工艺也使之成为其拥有者的一种身份象征物及权威的物质表现。

（一）作为兵器的战车

出现于商代晚期的马车向来被视为一种与战争有关的工具。

我们在商代墓地内见到的随葬品的组成包括作为生活用具的陶器、代表礼仪的青铜礼容器以及兵器。商代晚期开始，高级贵族在墓室外以车马作为一种新的随葬品构成部分。在车马作为随葬品的最初阶段，主要是以完整的车、配置应备的车马器，有时再加上应备的人员以及在使用时应使用的器物，组成一个整体，再置入墓葬或墓地之中。

究其性质，张光直指出，“在古代中国，青铜主要被用于制造两种东西：礼器和兵器，这一点颇为重要。礼器似乎包括无数种食器、酒器和乐器；兵器包括战争用的武器以及马拉战车”^[1]。

作为一种兵器，在鲁维思的思路下，青铜兵器的特殊性主要表现在祭祀、田猎和战争三个方面^[2]。使用的范围基本不超出“国之大事在祀与戎”的主题。一般认为，小屯乙七基址前发现的5座带有成套兵器的车马坑是作为献祭用的祭祀坑。而车在田猎及战争中的使用则可见于甲骨卜辞之中^[3]。

虽然车在这一阶段具有兵器的性质（事实上仍有一部分不具战车性质的车被置入墓地之中），但其作为一种独立的礼器的地位却是不突出的。车在墓地内被以一种极具体的形象表现出来，一个车马坑似乎便代表了一件器物，大型墓葬内没有抽象化的车的表现，只有极少数墓葬随葬车马器，而这些车马器既非生活必需品、也非表示身份的礼器。

西周最早阶段是先秦时期车马坑发现相对集中、分布范围也很广的一个时期。这似乎是在继承（或发展）商代礼器制度之外的一项重要设置。设置于各地的统一形式的车马坑，一方面代表着周对各地武力的征服或占有；一方面又作为周制度执行的一个表征，武力与礼的结合在这一时期以最强烈的姿态表现于周独有（指非继承商的）的车马埋葬之

上。在这一时期，车被抽象（以车马器的形式）并制度化地置入墓室，说明自西周早期开始车由一种兵器的身份转化为一种重要、并且在某种程度上独立于兵器的礼兵器。

作为礼兵的车表现出许多与战车相关的特质：对当卢的强调（应是由起着保护马匹作用的护甲而来的）、车马坑内伴出兵器、墓室内车马器与兵器的关联性最强等。而作为礼兵的车将礼的特质表现在簠的使用（先秦文献多以之作为君子、礼、肃穆的象征）以及铜器铭文中对若干种车器的赏赐上。

虽然东周时期逐渐远离了西周时期的葬车之礼，车马坑内也少见以铜兵器随葬，但由东周时期墓葬（尤其是楚墓）内器物的陈设位置看来，车马器与兵器始终是一种相互有关的器类。这一方面与东周时期战争规模的扩大有关，另一方面，作为仪仗的两项基本配备，车与兵不论是在战争或是礼仪上都是分不开的。

（二）作为礼器的礼车

《左传·定公四年》记述了周公分封天下的情况：

昔武王克商，成王定之，选建明德以藩屏周，故周公相王室以尹天下，于周为睦。分鲁公以大路、大旂，夏后氏之璜，封父之繁弱，殷民六族：条氏、徐氏、萧氏、索氏、长勺氏、尾勺氏，使帅其宗氏，辑其分族，将其丑类，以法则周公，用即命于周，是使之职事于鲁，以昭周公之明德，分之土田陪敦，祝宗卜史，备物典策，官司彝器，因商奄之民，命以《伯禽》，而封于少皞之虚。分康叔以大路、少帛、綍茷、旂旌、大吕，殷民七族：陶氏、施氏、繁氏、锜氏、樊氏、饥氏、终葵氏；封畛土略，自武父以南及圃田之北竟，取于有阎之土以共王职；取于相土之东都以会王之东蒐。聘季授土，陶叔授民，命以《康诰》而封于殷虚。皆启以商政，疆以周索。分唐叔以大路、密须之鼓、阙巩、沽洗，怀姓九宗，职官五正。命以《唐诰》而封于夏虚，启以夏政，疆以戎索。

张光直即指出这些大路、大旂，夏后氏之璜、少帛、綍茷、旂旌、大吕、密须之鼓、阙巩、沽洗等的封赐之物是“适合他新政治地位与其新城邑的政治地位的仪式性的徽章与道具”^[4]。

如前文所述，车即是在这一时期成为一种重要的礼兵器。更为重要的是，车除了作为一种礼兵器，其在西周确立起来的作为政权及仪节的代表、作为贵族身份符号的地位，已经高于其他礼兵器的地位。

先秦时期，以器物表现“礼”的时机不外以下几种：丧葬器用制度、封赏、朝觐、祭祀。我们可以在考古材料中见到较准确的丧葬用器的情况，在铜器铭文中见到关于分封赏赐的一些内容。

黄然伟对西周时期的封赏铭文做了全面的分析，归纳出 13 种赏赐器物：祭酒、服饰、车马、车马饰、贝、纛旂、金玉、土地、臣仆、彝器、兵器、动物及其他。其中以

赤市幽黄、车马纛旂及名目繁多的车马饰最为特殊。他指出，商代虽已有赏赐的记载，但在西周初期才有了册命赐物之事。而至西周中期册命赏赐的制度及仪式才真正固定下来。这种仪式为王训令其臣属出任官职而举行，仪式中除册令臣属之职司外，更赐以车马纛旂服饰，以为代王施行政令，执行权职之威信^[5]。

黄然伟将这些铜器铭文分为王册命并赏赐有官阶者之铭文以及一般赏赐有官阶者之铭文两类，第一类主要属于西周中晚期，第二类多见于西周早期。在这一分类之下，一般赏赐有官阶者仅两例赐予马车，而在王册命并赏赐有官阶者的铭文中，许多都赐有车或车马器。并且，除少数例外，马车及车马器均与服饰一起作为赏赐之物。由被赏赐者的身份来看，被赏赐者包括师臣、史臣及臣工，说明车马赏赐的内容与官职的性质无涉。

由此，我们可以确定，马车及主要以装饰为目的的车马器在册命的仪式中被使用，作为一种特殊的赏赐物品，并且，这种物品在西周中期以后与服饰一起成为仪节的标志物，随着职位的任命赏赐给不同执掌的重要官员。一辆装饰华丽的马车（金车）在这里既是“仪物”也是“礼物”，在性质上仅具有礼器的意义。

我们也可以在与册命赏赐制度建立时代相当的长安花园庄的两座车马坑的发现中，见到马车作为礼车的现象。长安花园庄 M15、M17 各附设车马坑一座（M3 为 M15 车马坑、M16 为 M17 车马坑），但两墓内仅随葬铜陶礼器及玉器，没有发现兵器，至少能说明墓主人与军事活动没有什么太大的关系。车马坑内虽发现少量铜兵器（M3 发现戈 3 件、矛 2 件，M17 发现戈 4 件），但其作为仪仗的可能性更强。

在《诗经》关于朝覲及祭祀的内容中经常可以见到对銮铃以及车旗的记载，表现了这两类器物在礼仪上的重要性。

夜如何其？夜未央。庭燎之光。君子至止，鸾声将将。夜如何其？夜未艾。庭燎晢晢。君子至止，鸾声哶哶。夜如何其？夜乡晨。庭燎有辉。君子至止，言观其旂。

《诗经·小雅·庭燎》

载见辟王，曰求厥章。龙旂阳阳，和铃央央，鞞革有鸛，休有烈光。率见昭考，以孝以享，以介眉寿。永言保之，思皇多祐。烈文辟公，绥以多福，俾缉熙于纯嘏。

《诗经·周颂·载见》

周公之孙，庄公之子，龙旂承祀，六轡耳耳。春秋匪解，享祀不忒；皇皇后帝，皇祖后稷，享以骍牺。是飧是宜，降福既多。周公皇祖，亦其福女。

《诗经·鲁颂·閟宫》

嗟嗟烈祖！有秩斯祐。申锡无疆，及尔斯所。既载清酤，赉我思成。亦有和羹，既戒既平。醴假无言，时靡有争。绥我眉寿，黄耇无疆。约軼错衡，八鸾鸛鸛，以假以享。我受命溥将。自天降康，丰年穰穰。来假来飧，降福无疆。顾予烝尝，汤孙之将。

《诗经·商颂·烈祖》

这一方面表现了仪节性的车队在朝觐及祭祀活动中的重要性，另一方面也表现了《诗经》在描写用于礼仪活动的车时，主要以銮、旗为车的象征，有时为了加强对壮丽的车的描写，会再加上鞶革、六轡^[6]或其他华丽的车马器（约軼错衡）。

旗帜保存不易，淮阳马鞍冢2号坑内发现的旗子已经是至今我们所能见到的最早的实物，但旗子的形象在金文中已有大量的发现，并多与车的象形字组合在一起，所以旗子的形象和使用对我们来说还是十分具体的。銮在墓葬及车马坑的发现则十分普遍，是西周时期作为车礼及身份的一种标记。也由于这种车礼器的使用，我们可以确定墓葬内随葬的车马器在西周时期（尤其是中期以后）应被视为一种礼器，而不是礼兵器^[7]。

在西周时期对马车及车马器地位的提高之下，车在各种礼仪活动中占据了重要的位置并成为一种权力的标志物，因此，车马器不应只被强调其作为一种与武力有关的器物，部分车马器更应被视为一种随葬的“礼器”。

东周时期虽然废弃了周的车礼器“銮”，但是车或车马器仍是随葬品中的一个重要的组成部分。在车战规模逐渐扩大的东周时期，还特别强调“戎事不迓女器”^[8]，认为女子近于军事是“无别”、是非礼的。所以，在不参与战争活动的高级女性贵族的墓葬中随葬车马器或设置陪葬车马坑，都更能表现车马随葬在礼仪上的意义。

（三）小结

许多学者在讨论墓地内发现的马车（尤其是商、西周时期的马车）时，均直观地将之视为战车、据之复原古代的车战。而西方学者多怀疑马车在战争中所能发挥的效果，而将之解释为战争中的指挥台^[9]。马车在商周时期的社会价值也已引起许多学者的注意。德国 Magdalene von Dewall 提出商周时期以大量的青铜车马器装饰车马是为了要显耀车主的社会地位。她也认为那些富于装饰的马车不是作为战车使用。^[10]林已奈夫在《後漢時代の馬車》（下）一文的注释（注9）中曾提出先秦时期墓葬内发现的马车是作为身份的象征而非供死后世界使用^[11]。笄浩波在讨论楚国的马车时明确地认为发现于楚地区的车马坑内的马车为礼车^[12]。

在商代晚期的发现中，我们可以由车马坑内的马车是否随葬兵器而明显地看出两种不同功能取向的马车。这表示不是所有埋葬于墓地内的车都具有兵器上的意义。

罗森（Jessica Rawson）在讨论到晚商时期墓葬内的随葬品构成——礼器、兵器、马车时较多地讨论马车所代表的军事与礼仪上的双重特征（虽然其所强调的仍是马车作为战车这一方面的性质）。他指出，尽管武器与马车受到的关注要少于礼器，它们的不断出现显示了其在实际战争与标志等级两者中的地位。并由此，礼仪饮宴把对祖先的尊敬和一个军事社会对宗教典礼的关注结合起来了^[13]。

许进雄由小屯 M20 的发现指出，“其中一车装饰各样的铜饰约有一百七十件，超过十三公斤。甚至马的身上也要加上不必要的铜饰好几公斤。其实强固车子性能所必需的铜零件可不超过一公斤。如此繁饰的车子，显然炫耀的成分大于实用”^[14]。宋镇豪认

为，夏商之际车的实际作用在于加强贵族统治阶级的社会地位，是直接为政权礼仪服务的^[15]。虽然目前我们没有见到更早的马车遗迹，但马车（不论战车或乘车）在社会所显现的最初价值的确是政治服务的。

车作为身份象征物的角色，在西周时期被特别地强调出来。与商代晚期的情况相比较，西周初期的车及车马器埋藏形成一种较为规范化的制度，这种制度是在商代晚期以完整的车马随葬的基础上，进一步发展出来的。西周时期一则以车马坑、一则以车马器作为标志，并且，将礼制上可葬车的身份限制大为放宽，高级贵族以及一般贵族均可使用。也由此，自西周初期开始，车马器成为贵族墓葬内的一个重要的随葬品组成部分。

随着早期以扩张为目的的兵戎行动的日益减少以及西周中晚期礼制更趋向制度化，车马器的器类组合也有了改变，与军事相关的器物逐渐消失。对车马坑的安排也与商代晚期或西周早期有较大的区别，部分车马坑内的陈设更像是一列仪仗。早期常见的犄角形当卢在西周中期已不多见，车礼器只留下了象征车礼的銮。銮出现于商代晚期的先周文化之中，其原始意义已很难考察了。但若将与之同时出现的当卢一起考虑，则两者可能都与军事有关。由文献材料来看，銮多表现君子之美：

仁君乘车，四马镳，八銮铃。像鸾鸟之声和则敬也。

《说文》

蓼彼萧斯，零露浓浓。既见君子，倏革冲冲，和鸾雝雝，万福攸同。

《诗经·小雅·蓼萧》

这里的銮主要是由听觉表现君子（王）乘车的雍容仪态。在《诗经·小雅·采芣》“……方叔率止，约軹错衡，八鸾玼玼。服其命服，朱芾斯皇，有玼葱珩”的记述中，不止乘车以銮为节，还与身份相称的命服搭配使用，与赏赐铭文的记述相通。至少，在这些诗文写成的年代，銮已与君子的美德、严谨的礼制画上了等号。

东周时期的墓葬不再随葬西周时期特别强调的銮铃，车马器的随葬也日益缩小，但是车马随葬作为一种重要的随葬品的地位还是明显的。在较多的大型墓葬中，车马器与马车主要是作为一种财富的象征，礼的象征意义较为薄弱。不过，由中小型铜器墓内仍置入少量车马器作为象征的现象来看，仍是一种对传统做法的维持。战国时期车马器经常与兵器同置，但在许多地方又表现出现实生活的倾向，我们很难准确地去指认车马器在墓葬内究竟代表的是一种礼兵或是一种礼器，或仅只是一种生活用器。不过，由战国时期墓葬、车马坑内随葬多种马车，部分马车可以随时以附加物改换功能的情况看来，在某种程度上来说，应该是三者皆是。

二、古文献中的车驾

车作为一种运输工具及兵器，在先秦文献中有较多的记载。究其功能，主要有乘车、战车及运输车三种。在现有的考古材料中，尤其是战国以前的，我们能见到的马车实体以乘车及战车为主，而作为运输用的辘重车，则仅能依靠极少的铜器铭文及已发现

的车辙痕迹推想。

在分析墓葬内所见的车马埋葬情况之后，我们仍需面对马车在当时的现实生活中究竟具有什么样的功能，以及具有什么样的象征意义等问题；此外，在墓地内发现的马车之外，又有多少不见于考古发现的马车存在？这些，都不是少数考古材料能为我们解答的，还需要在文献材料中寻找线索。

（一）文献中的用车

《礼记·曲礼上》：“兵车不式，武车绥旌，德车结旌”向我们说明了先秦时期最基本的车的分类：战车与乘车之别。郑玄注曰：“（兵车不式），尚威武，不崇敬。（绥旌），尽饰也。绥，谓垂舒之也。武车，亦兵车。（结旌），不尽饰也。结，谓收敛之也。德车，乘车。”孔颖达疏曰：“兵车，革路也。兵车尚武猛，威无推让，故不为式敬也。武车亦革路也。取其建戈刃，即云兵车；取其威猛，即云武车也……旌，谓车上旗幡也，尚威武，故舒散旗幡垂绥然。何胤云：‘垂放旌旗之旒以见于美也’。德车，谓玉路、金路、象路、木路，四路不用兵，故曰德车。德美在内，不尚赫奕，故缠结其旒，着于竿也。”这里表现了乘车与兵车的区别，除了车上使用的装饰品、旗帜不同之外，由于车的性质与所象征的意义不同，在乘坐及使用的方法、礼节上，均有很大的区别。

1. 战车

《诗经》对战车的称呼主要有戎车、檀车二种。

《诗经·小雅·采薇》“彼尔维何？维常之华。彼路斯何？君子之车”以及赞颂方叔征伐四方的《诗经·小雅·采芣》中的“路车有奭，簟茀鱼服，钩膺鞶革”中所称的“路”、“路车”，是代指将帅乘坐的大型兵车。

戎车最为常见，应是对一般兵车的称呼。其中，又有元戎与小戎的区别。在《诗经·小雅·六月》中，元戎是一种大型的兵车，战争中“元戎十乘，以先启行”，是一种先行的陷军之车。小戎则应是相对于元戎而来的小型兵车。

在部分表现车战的诗文中，战车也被称为檀车。《诗经·大雅·大明》：“牧野洋洋，檀车煌煌，駟騶彭彭。”《诗经·小雅·杕杜》：“陟彼北山，言采其杞；王事靡盬，忧我父母。檀车幝幝，四牡痠痠，征夫不远！”这是以造车的材质来表现战车的坚固。

除了表现战车的记载，作为与战争息息相关的活动——田猎，在用车上也有固定的称谓。《诗经·小雅·吉日》：“吉日维戊，既伯既祷。田车既好，四牡孔阜，升彼大阜，从其群丑”表明将田猎时使用的车称为田车，而《诗经·秦风·驷驖》中“轡车鸾镳，载猵歇骄”则是以轡车作为一种田车的称呼。

在成书于战国时期的文献中，我们仍能看到以“戎”称呼战车。在这一时期的文献中，“革路”、“戎路”、“兵车”、“甲车”是最常见的对战车的指称方式。《左传·昭

公五年》有则是以“长毂”称之。

《左传·襄公二十三年》中关于齐侯伐卫的记载，表现了车战中车阵的组织方式。“秋，齐侯伐卫。先驱，谷荣御王孙挥，召扬为右；申驱，成秩御莒恒，申鲜虞之傅挚为右。曹开御戎，晏父戎为右。贰广，上之登御邢公，卢蒲癸为右；启，牢成御襄罢师，狼蓬疏为右；肱，商子车御侯朝，桓跳为右；大殿，商子游御夏之御寇，崔如为右；烛庸之越驷乘。自卫将遂伐晋。”在车阵的布局上，我们至少看到了前锋军、次前军、副车、左翼、右翼、后车的基本架构。

在车阵以外，另有《左传·宣公十五年》“……登诸楼车，使呼宋人而告之……”以及《左传·成公十六年》“楚子登巢车，以望晋军”中所称，用以登高望远的楼车、巢车，以及《左传·宣公十二年》邲之战中使用的屯守之车“輶车”以及作为灵活调度的后备车“游阙”。《周礼·春官·车仆》中归纳了战车的基本种类，“车仆：掌戎路之萃、广车之萃、阙车之萃、革车之萃、轻车之萃”。这些都说明在车战愈益发展的时代，对于战车的认识、分类及使用便愈加的复杂。

如孙机所言，各种不同的战车名称可能只是依据它们在战阵中所居位置之不同而区分的，并非各自代表一种独立的车型^[16]。所以，文献在记载战争中所使用的战车总体时，只以“革路”、“戎路”、“兵车”、“甲车”等作为笼统的通称。在《左传》记载的战争事例中，兵车、甲士的数量被作为军力的度量标准^[17]，而战争俘获或损失的兵车、甲士数目也被作为一种不同程度上成功或是失败的表现^[18]。另一方面，战车也作为一种有价物资、财物，被使用于一些交换及赠与之中。《左传·宣公二年》“宋人以兵车百乘、文马百驷以赎华元于郑”，《左传·襄公十一年》记郑欲与晋谈和，以“以师愾、师触、师蠲；广车、輶车淳十五乘，甲兵备，凡兵车百乘；歌钟二肆，及其镈、磬；女乐二八”赂晋侯。此外，“狄人伐邢，邢君出，致于齐，桓公筑夷仪以封之，予车百乘，卒千人”^[19]；秦穆公助重耳返晋，与之“革车五百乘，畴骑二千，步卒五万”^[20]，都说明了车与马或甲士一起作为战争上的重要物资，被交换或赠与。

由《左传·闵公二年》“卫文公大布之衣、大帛之冠，务材、训农，通商、惠工，敬教、劝学，授方、任能，元年，革车三十乘；季年，乃三百乘”可知，以车数衡量实力的概念在东周时期除了具有军力的意义之外，也具有国力的象征。而一个国家战车的来源，部分是靠军赋所致。

《周礼》记西周时期有小司徒及乡师检阅各乡财物“颁比法于六乡之大夫，使各登其乡之众寡、六畜、车辇，辨其物，以岁时入其数，以施政教，行征令”^[21]，作为大田大役征发的准备。孙诒让注《周礼·地官·族师》：“六畜之马牛及车辇，所以备田役之用，不以共师旅，以乡遂出兵而不出车也。”

《左传·襄公二十五年》：“楚蔿掩为司马，子木使庀赋，数甲兵。甲午，蔿掩书土田，度山林，鸠薮泽，辨京陵，表淳卤，数疆潦，规偃猪，町原防，牧隰皋，井衍沃，量入修赋，赋车籍马，赋车兵、徒兵、甲楯之数，”车与兵器一起作为赋役的对象，基

本是为应付战争而准备的。赋车籍马除了施行于楚国外，各地也有相似的赋役制度，主要是以车马、兵甲为名征收相应的费用，而非实物。

西周时期的赋，仅指兵役，车马兵甲等军事费用与祭祀禄食等行政费用同出于公田收入。至春秋后，赋、税开始分离，军事费用的征收与兵役合并为赋。如《汉书·食货志》所言，“赋供车马甲兵士徒之役，充实府库之用”^[22]。

2. 乘车与身份

先秦文献中有着大量的关于乘车等级、使用及管理上的记载。所谓“古者必有命然后乃得衣缁丝而乘车马”^[23]，这种主要用来标志等级身份与礼的乘车，在先秦时期就显得格外的重要。

先秦时期须有一定的身份才具有乘车的资格，所谓“大夫以上，赤芾乘轩”^[24]即是如此。《诗经·小雅·十月之交》中“皇父孔圣，作都于向，择三有事，亶侯多藏。不愁遗一老，俾守我王；择有车马，以居徂向”的记载，也以车马的拥有作为身份较高的贵族的界定标准。

以车作为身份标志最著名的例子是《论语·先进》所记，“颜渊死，颜路请子之车以为之椁。子曰：‘才不才，亦各言其子也。鲤也死，有棺而无椁。吾不徒行以为之椁。以吾从大夫之后，不可徒行也。’”孔子强调必须有车以守其作为大夫的礼。而对于僭礼的描述也多涉及车马的使用，如“郑驪秦富而侈，嬖大夫也，而常陈卿之车服于其庭”^[25]、“宋文公卒，始厚葬，用蜃、炭，益车、马，始用殉，重器备。椁有四阿，棺有翰、桧”^[26]等的行为，对于以“器”与“名”为根本的“礼”来说，是极强烈的破坏^[27]。

以车标志等级的方式有二：一是依照数量，二是依照装饰。所表现的等级关系除了车的所有者的身份之外，也有车的层级关系。

（1）车数所标志的使用者的身份

在车与身份的关系上，车数是辨明身份最直观的标准。《韩非子·外储说左下》即有言，“故晋国之法，上大夫二舆二乘，中大夫二舆一乘，下大夫专乘，此明等级也。”

在文献所记的车服制度中，天子以九、诸侯以七为常数。《周礼·秋官·大行人》载“上公之礼：执桓圭九寸，纁藉九寸，冕服九章，建常九旒，樊纁九就，贰车九乘，介九人，礼九牢；其朝位，宾主之间九十步，立当车轂；摈者五人；庙中将币，三享。王礼再裸而酢，飧礼九献，食礼九举，出入五积，三问三劳。诸侯之礼：执信圭七寸，纁藉七寸，冕服七章，建常七旒，樊纁七就，贰车七乘，介七人，礼七牢；朝位，宾主之间七十步，立当前疾；摈者四人；庙中将币，三享。王礼壹裸而酢，飧礼七献，食礼七举，出入四积，再问再劳。诸伯执躬圭，其它皆如诸侯之礼。”地位低于诸侯者，车服的使用上再次第减少，如《礼记·少仪》中对用于朝覲祭祀所乘之贰车使用数量上的记载“贰车者，诸侯七乘，上大夫五乘，下大夫三乘”。在进行礼仪活动时，不同的

身份在车的使用上各有定数。也就是《周礼·春官·典命》所记“上公九命为伯，其国家、宫室、车旗、衣服、礼仪，皆以九为节。侯伯七命，其国家、宫室、车旗、衣服、礼仪皆以七为节。子男五命，其国家、宫室、车旗、衣服、礼仪皆以五为节。王之三公八命，其卿六命，其大夫四命；及其出封，皆加一等，其国家、宫室、车旗、衣服、礼仪亦如之。凡诸侯之適子，誓于天子，摄其君，则下其君之礼一等；未誓，则以皮帛继子男。公之孤四命，以皮帛视小国之君，其卿三命，其大夫再命，其士壹命，其宫室、车旗、衣服、礼仪各视其命之数；侯伯之卿、大夫、士亦如之。子男之卿再命，其大夫壹命，其士不命，其宫室、车旗、衣服、礼仪各视其命之数”。

除了礼仪活动，文献中以车数标志身份的方式主要体现于丧葬用车之上。这是在命服制度与丧葬中的列鼎制度相互配合的基础之上形成的。《礼记·檀弓下》：“君之適长殇，车三乘；公之庶长殇，车一乘；大夫之適长殇，车一乘”；《礼记·檀弓下》：“……国君七个，遣车七乘；大夫五个，遣车五乘，……”。遣车的数量均与身份相称的鼎数相同。《左传》记载了一些非正规的葬车之数。在“十八年，春，王正月庚申，晋栾书、中行偃使程滑弑厉公，葬之于翼东门之外，以车一乘”^[28]中，“以车一乘”是为了说明厉公为凶死而不得以诸侯之礼葬；《左传·襄公二十五年》：“崔氏侧庄公于北郭。丁亥，葬诸士孙之里。四筵，不跽，下车七乘，不以兵甲。”^[29]齐庄公虽仍以诸侯身份具七乘遣车，但均为下等车^[30]，并且在随葬品中去掉了兵甲一类的随葬品，作为贬降的表示。然言车不言鼎，似乎也表示了车的特殊含义。

（2）车的种类所标志的使用者的身份

虽然考古发现的马车形态十分单一，但我们能在文献中见到一套对车的命名、使用上的复杂系统。

《周礼·春官·巾车》对于先秦时期车的等第有较明确的规范：

王之五路：一曰玉路，钺，樊纓十有再就，建大常，十有二旂，以祀；金路，钩，樊纓九就，建大旂，以宾，同姓以封；象路，朱，樊纓七就，建大赤，以朝，异姓以封；革路，龙勒，条纓五就，建大白，以即戎，以封四卫；木路，前樊鹄纓，建大麾，以田，以封蕃国。王后之五路：重翟，钺面朱纓；厌翟，勒面绩纓；安车，彫面鹖纓——皆有容盖——翟车，贝面组纓，有握；辇车，组挽，有翼，羽盖。王之丧车五乘：木车，蒲蔽，犬獫，尾囊，疏饰，小服皆疏；素车，苴蔽，犬獫，素饰，小服皆素；藻车，藻蔽，鹿浅獫，革饰；駟车，萑蔽，然獫，髹饰；漆车，藩蔽，豸獫，雀饰。服车五乘：孤乘夏篆，卿乘夏纁，大夫乘墨车，士乘栈车，庶人乘役车。凡良车、散车不在等者，其用无常。凡车之出入，岁终则会之，凡赐阙之；毁折，入赀于职币。大丧，饰遣车，遂厥之行；及葬，执盖从车，持旌；及墓，呼启关，陈车。小丧，共柩路与其饰。岁时更续，共其弊车。大祭祀，鸣铃以应鸡人。

其中牵涉两个层次的等级关系：一是某一层级的使用者在不同的场合所使用的不同

车种，主要表现在王之五路、王后之五路、王之丧车之上，而以车的装饰品的材质作为区别；二是使用者的身份与所乘的车种，即“孤乘夏篆，卿乘夏缦，大夫乘墨车，士乘栈车，庶人乘役车”。这几种车是具有等级意义的，而另有一些“良车、散车不在等者”不在排定等级范围之内的马车，既然不在“礼车”的规范之中，自然也说明了在当时社会的概念中，除了与身份相应的礼车外，还有一些非作为礼仪使用的马车，这些马车应与各种日常活动有关。

而由革路、木路两种车的功用来看，一方面作为战车、田车，另一方面也作为封赐典礼上的礼车，说明兵车与礼车在文献中也有随使用场合转化的情形。

在车的使用上，文献中除了将车作为贵族日常的交通工具外，在一些特殊的活动中也特别记载乘车的使用，主要有以下几个方面：嫁娶、出使、朝觐、祭祀、丧葬。不过，这些记载中甚少提及所驾之车的形态，较多地强调乘车时应执行的礼节。

（二）战国时期对西周制度的追求

总的来说，古文献材料中所体现的马车具有外武内文的特征。但将文献记载与考古材料相对照，我们很难看出两者之间的关联性。

由用车之数来看，整个先秦时期墓葬内即不见规划严密的葬车之数，车的多少虽标志了身份的高低，但中、小型铜器墓随葬车马器的比例本就不高，设置车马坑的例子更是少之又少，说明车或车器虽是随葬品的构成部分，但不是如鼎一般的绝对必要的随葬品，在随葬时也多有其随意性。

究之文献材料，对身份与器用之数之间的关系也多有变异。文献多以九为天子之度，标榜如“礼祭，天子九鼎，诸侯七，卿大夫五，元士三也”^[31]的规范。但成于战国时期的《周礼》又多以十二为天子器用之数。这种具有层级意义的定数在目前已发现的墓葬材料中也多有表现，但非绝对。估计是战国时期对前代礼制的一种总结。另一方面，我们在西周铜器铭文中所见到的用于赏赐的马车名目如金车、驹车等，均不见于文献记载，或许也说明战国时期文献对西周时期车马名目的记载与实际情况有较大的差距。

王之五路分别以玉、金、象、革、木五种材质命名。在西周时期的考古材料中我们多见铜质的车马器，与封赐铭文中的记载相符，估计与铭文中所赐“金车”有关。另一种常见的装饰品为海贝，在《周礼·春官·巾车》的记载中，被分列至王后之五路里了。以骨为饰的车见于春秋时期，但发现非常少。革与木则为车的基本材质，似乎不应作为特殊车种的名称。玉、金、象、革、木所表现的，应是先秦时期对一些基本原料价值认定的一种等地，玉取其质温润，故常被视为君子与仁德的象征；金（铜料）的价值一方面表现于数量的稀少，另一方面表现于使用时技术上的困难度，故而被视为一种最珍贵的材料。与先秦时期实际的用车情况无关。

战国时期奢靡之风兴盛，在“（存）乎诸侯死者，虚车府，然后金玉珠璣（玕）比

乎身，纶组节约，车、马藏乎圻”^[32]的时代，一些知识分子着书提倡简朴^[33]，与随葬大量华丽马车、车马器的战国时期，甚至是秦汉时期的大型墓葬材料形成了鲜明的对比。

虽然文献材料较多地表现了著述者对于理想的周礼的想象，但是其中仍保存了许多西周时期的名目或是制度。在车的使用上，最特殊的是关于“鸾车”的记载。

銮在西周时期的考古发现中具有相当重要的地位。其作为一种最重要的车礼器，在《诗经》中经常作为车的象征物，并多强调銮声所表现的仪态节度，即所谓“君子在车，则闻鸾和之声，行则鸣佩玉，是以非辟之心，无自入也”^[34]。臧哀伯论礼时也将“铎、銮、和、铃”作为听觉上礼的代表以及由节奏上表现对和的追求^[35]。我们在成书较晚的文献中看到鸾车的记载。《周礼·春官·冢人》：“冢人……及葬，言鸾车象人；……”，《礼记·明堂位》：“鸾车，有虞氏之路也。”与前期文献对照，我们发现战国时期的文献虽言及鸾车，但似乎已不注意銮铃的意义，由于仅知道銮在西周时期具有特殊的含义，故而在追求西周古制时创造了一种“鸾车”。这种现象不仅表现在文献上，在辉县琉璃阁车马坑^[36]、淮阳马鞍冢车马坑、燕下都虚粮冢墓区 M8 车马坑内发现带有复古銮铃的马车，也都是一种复古的追求，而非现实生活中所执行的礼制的一部分。

这或许能说明，战国时期对西周礼制世界的追求，除了表现在对古制度的重新寻找与编写，在车马的使用上，如銮的重新出现，以六马车^[37]随葬等做法，都是在当时对西周礼制的认识基础之上，而进行的一种对古礼的追求与想象的恢复。

由商周时期车马埋葬内容的历时性变化，我们可以认为到了西周早期，随着马车成为政治的象征物，车马才有系统、大规模地被纳入丧葬体系中。由西周时期车马埋葬的发展过程，我们观察到了一些“礼”的概念在车马埋葬上所反映出的隐微的尝试、不确定性及变化。而车马数量与鼎簋相配的做法似乎仅只在虢国墓地昙花一现而已。在与铜礼器、棺槨相较之下，车马埋葬在当时带有阶序性的“礼”的规范中是处于相对边缘的位置，但其富于变化的做法对于我们考虑考古遗存所能表现出的某些观念与社会变动时，可以提供更多元的视角。

注 释

- [1] 张光直：《古代中国考古学》（据 1985 年第四版翻译），辽宁教育出版社，2002 年 2 月，页 387 ~ 388。
- [2] Joseph R. Levenson and Franz Schurmann. *China-An Interpretive History: From the Beginnings to the Fall of Man*. Berkeley: University of California Press, 1971: 18。
- [3] 田猎卜辞较多，与战争有关的卜辞内容多与乎车有关。
- [4] 张光直：《商代文明》，北京工艺美术出版社，1999 年 1 月；《中国考古学上的聚落形态——一个青铜时代的例子》，《中国青铜时代》，台北：联经出版社，1983 年，页 126 ~ 128。
- [5] 黄然伟：《殷周史料论集》，香港：三联书店，1995 年 10 月，页 159 ~ 163、167。

- [6] 六辔可能更多地表现驾车这一行为，而非作为车的象征物或是华丽的形容。
- [7] 以虢国墓地 M2012 梁姬墓及其车马坑为例，墓主人为女性，墓室内没有发现铜兵器，发现的车马器也很少，只有銮和马络饰（衔镳），车马坑内的车上则有害、辖、轭等车器。虢国墓地车马坑内一般均没有发现马器，可能与放置于车马坑内的先埋车后埋马有关，马与车分离了，便没有使用络头与衔镳等器的必要，而车是被完整随葬，所以车上的车器没有卸下的必要。銮被特别放置于墓室之中便能说明其在车器中的特殊性，而梁姬墓不出兵器却随葬大量的马车，更能说明这一些车的性质与战车无关。
- [8] 《左传·僖公二十二年》：“丙子晨，郑文夫人聿氏、姜氏劳楚子于柯泽。楚子使师縶示之俘馘。君子曰：‘非礼也。妇人送迎不出门，见兄弟不逾阂，戎事不迓女器。’丁丑，楚子入殯于郑，九献，庭实旅百，加笾豆六品。殯毕，夜出，文毕送于军。取郑二姬以归。叔詹曰：‘楚王其不没乎！为礼卒于无别。无别不可谓礼。将何以没？’诸侯是以知其不遂霸也。”
- [9] 如顾立雅（Herrlee G. Creel）（1970）和夏含夷（Edward Shaughnessy）（1997）。
- [10] Dewell, Magdalene von. New Data on Early Chou Finds—Their Relative Chronology in Historical Perspective, 《庆祝李济先生七十岁论文集》，台北：清华出版社，1967 年，页 503 ~ 570。
- [11] 林巳奈夫：《後漢時代の馬車》（下），《考古学杂志》49 卷 4 号，1964 年。
- [12] 笄浩波：《楚国礼车制度初探》，《考古与文物》2001 年第 1 期，页 55 ~ 56。
- [13] [英] 罗森（Jessica Rawson）：《中国的丧葬模式——思想与信仰的知识来源》，《中国古代的艺术与文化》，北京大学出版社，2002 年 7 月，页 363。
- [14] 许进雄：《中国古代社会》，台北：台湾商务印书馆，1995 年 2 月，页 377。
- [15] 宋镇豪：《夏商社会生活史》，中国社会科学出版社，1994 年 9 月，页 227。
- [16] 孙机：《始皇陵二号铜车马对车制研究的新启示》，《中国古舆服论丛》，文物出版社，1993 年 6 月，页 3 ~ 4。不过，由《左传·襄公十一年》“郑人赂晋侯……广车、𨋖车淳十五乘，甲兵备，凡兵车百乘……”的记载来看，广车、𨋖车以及前文所称的楼车、巢车与一般兵车在形态上应有所区别。
- [17] 以车乘为军力计算的标准，包括了车所表现的实力，以及以每一车为中心的每一组甲士所表现的实力。这可以在秦始皇陵兵马俑坑的布局中明显地看到。
- [18] 如《庄公二十八年》：“秋，子元以车六百乘伐郑，入于桔柣之门。……”《闵公二年》：“……齐侯使公子无亏帅车三百乘、甲士三千人以戍曹。……”《僖公二十八年》：“丁未，献楚俘于王：驷介百乘，徒兵千。”
- [19] 《管子·大匡》。
- [20] 《韩非子·十过》。
- [21] 《周礼·地官·小司徒》。
- [22] 顾德融、朱顺龙：《春秋史》，上海人民出版社，2001 年 6 月，页 309。
- [23] 《续汉书》卷 49 本传。《尚书·大传》曰：“……君命，然后得乘饰车骖马文锦。未有命者，不得衣，不乘车，车衣者有罚。”
- [24] 《毛传》。
- [25] 《左传·哀公五年》。
- [26] 《左传·成公二年》。

- [27] 《左传·成公二年》：“新筑人仲叔于奚救孙桓子，桓子是以免。既，卫人赏之以邑，辞，请曲县、繁缨以朝。许之。仲尼闻之曰：‘惜也，不如多与之邑。唯器与名，不可以假人，君之所司也。名以出信，信以守器，器以藏礼，礼以行义，义以生利，利以平民，政之大节也。若以假人，与人政也。政亡，则国家从之，弗可止也已。’”
- [28] 《左传·成公十八年》。
- [29] 《左传·襄公二十五年》。
- [30] 这里采杜预的说法，以为是送葬之车，齐旧依上公之礼，本应九辆，今减为七辆。本应用好车，今用粗恶之车，故云下车。
- [31] 《公羊传·桓公四年》何休注。
- [32] 《墨子·节葬》。
- [33] 如《礼记·郊特牲》中，“祭之日，王……乘素车，贵其质也”，“卷冕路车，可陈也而不可好也”，“素车之乘，尊其朴也，贵其质而已矣”的记载，更多地要求在上位者重视德与质的修为，而不要追求豪华的享受。
- [34] 《礼记·玉藻》。
- [35] 《左传·桓公二年》：“夏，四月，取郕大鼎于宋。戊申，纳于太庙，非礼也。臧哀伯谏曰：‘君人者，将昭德塞违，以临照百官，犹惧或失之，故昭令德以示子孙：是以清庙茅屋，大路越席，大羹不致，粢食不凿，昭其俭也。衮、冕、黻、珽，带、裳、幅、舄，衡、紕、纁、纁，昭其度也。藻、率、鞞、鞶，鞶、厉、游、纁，昭其数也。火、龙、黼、黻，昭其文也。五色比象，昭其物也。钺、鸾、和、铃，昭其声也。三辰旂旗，昭其明也。夫德，俭而有度，登降有数，文物以纪之，声明以发之，以临照百官。百官于是乎戒惧而不敢易纪律。今灭德立违，而寘其赂器于太庙，以明示百官。百官象之，其又何诛焉？国家之败由官邪也，官之失德，宠赂章也。郕鼎在庙，章孰甚焉？武王克商，迁九鼎于雒邑，义士犹或非之，而况将昭违乱之赂器于太庙，其若之何？’公不听。周内史闻之曰：‘臧孙达其有后于鲁乎！君违，不忘谏之以德。’”
- [36] 《辉县发掘报告》中指出，“北列最东一辆车子（即一号车）……设有銮铃，似即周礼春官冢人所提及的送葬的銮车”（中国科学院考古研究所，1956：47）。
- [37] 六马车见于九连墩1号车马坑13号车，以及洛阳东周王城文化广场（原河洛广场）和陕西长安神禾塬等遗址发现之车马坑。

附表 商周时期出土马车尺寸登记表 (厘米)

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轴距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	轅长	轅径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	辘长	辘径	轴长	轴径	衡长	出处
商	小屯 M20(二车)	4	3											265	7.6X5	290	5.5~7.3	170	石璋如,1970
商	小屯 M40	2	3											255	10	290		210	石璋如,1970
商	小屯 M45	?	?			225													石璋如,1970
商	小屯 M202	2	2 (或3)																石璋如,1970
商	桥北 M1	2	1	136	20	198~208		4.2	40	20~12	84~114	80	46	256		280	8	108+	桥北考古队,2006
商	桥北 M18	2	2	120	?	214		7	46	14~20	100~136	64	48	?		292	7~8	?	桥北考古队,2006
商	侯家庄 M1001 (一残舆盘)	0	0																梁思永、高去寻,1962
商	侯家庄 M1003 (二舆盘)	0	0								100	70							梁思永、高去寻,1967
商	孝民屯南地 M1	2	1	122	?	240	8	8			134	83	40+	268	5-6X7-8	310	5~8	?	中国科学院考古研究所安阳发掘队,1977
商	孝民屯南地 M2 (破坏严重)	2	0	122	26	?	8	6			100	?	41 (?)	260 (?)	6-7X5 -9	?	5~8	?	中国科学院考古研究所安阳发掘队,1977
商	孝民屯南地 M7	2	1	133~144	22	217	10	7.5			129~133	74	45	256	9~15	306	13~15	110	中国科学院考古研究所安阳工作队,1972
商	孝民屯南地 M698(破坏严重)	2	1	140~156	18	240	5	4~5			?	?	?	?	?	298	10	?	中国社会科学院考古研究所安阳工作队,1979
商	孝民屯南地 M1613	2	0	126~145	18	224	8	5			150	107	45	290	12~13	294	10	113	中国社会科学院考古研究所安阳工作队,1984
商	大司空村 M175	2	1	146	18	227	6	6			94	75	?	280	11	300	4.1~7	120(?)	马得志等,1955

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轨距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	轂长	轂径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	辕长	辕径	轴长	轴距	出处
商	大司空村 M292	2	1															杨宝成, 1984; 中国社会科学院考古研究所, 1994b
商	大司空村 M755	2	1	130(?)			8	8								220 (?)	18	中国社会科学院考古研究所, 1994b
商	大司空村 M757	2	0	140(?)	20	?	8	8			?	100	44	292	12	274	12	中国社会科学院考古研究所, 1994b
商	白家坎西北地 M43	2	0	134~147	18	223	6	4			137	73	22+	292	10	309	9.5~10	中国社会科学院考古研究所安阳工作队, 1979; 中国社会科学院考古研究所, 1994b
商	白家坎西北地 M151	2	0	139	18	?	7.5	6			?	?	?	?	?	?	?	中国社会科学院考古研究所安阳工作队, 1979; 中国社会科学院考古研究所, 1994b
商	梅园庄东南 M1	2	1	134~144、 144~150	22	220	8	6			164	113	55	274	10	302	10	安阳市文物工作队, 1997b
商	梅园庄东南 M40 (北车)	0	1								105~132	30~ 41	80+ 120 (?)	7.5~8 (?)	235 (?)	5~7.5 98(?)		中国社会科学院考古研究所安阳工作队, 1998b
商	梅园庄东南 M40 (南车)	2	1	137~149、 140~145	18	240	6	6			134~146	82~ 94	39~ 50	265	10~12	310	10.5	中国社会科学院考古研究所安阳工作队, 1998b
商	梅园庄东南 M41	2	1	130~139、 130~142	18	217	7	6			128~144	70~ 75	43~ 44	280	11	305	10	中国社会科学院考古研究所安阳工作队, 1998b
商	郭家庄 M52	2	2	134~150、 136~143	18	230	8	6			142~146	94~ 103	38~ 46	268	12	308	10~12	中国社会科学院考古研究所, 1998

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轨距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	毂长	毂径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	辕长	辕径	轴长	轴径	衡长	出处
商	郭家庄西南 M146	2	0	120~139、 125~141	16	223	7	6			168~172	106~ 109	47~ 49	266	11.5	300~ 312	10~12	220	中国社会科学院考古研究所, 1998
商	郭家庄西南 M147	2	0	123~142、 132~142	20	226	7	6			151~149	90~ 94	48~ 49	272	11	308~ 312	10~12	140	中国社会科学院考古研究所, 1998
商	刘家庄北地 M339	2	0																刘一曼,1995;杨锡璋、刘一曼, 1998
商	刘家庄北地 M348	2	1																刘一曼,1995;杨锡璋、刘一曼, 1998
商	刘家庄北地	残缺																	安阳市文物工作队,1997a
商	前掌大 M40	2	1	120~140			5~8	6			130~160	80~ 100	35+		8~12	310	6~7		中国社会科学院考古研究所, 2005
商	前掌大 M41	2	2	145~150		230	5~6	5			140	97~ 105		266	6~9	310		185	中国社会科学院考古研究所, 2005
商	前掌大 M45	2	1	142~145		220	5~6	4			123~140	77~ 80		245	8~9	307		183	中国社会科学院考古研究所, 2005
商	前掌大 M131	2	1	157~161	22	232	9	4~5	18	20	117~134	102	34+	274	7	309		133	中国社会科学院考古研究所, 2005
商	前掌大 M132	2	1	138~143	18	227	5	6	35	18	145	85	40	268	8	303	8	105+	中国社会科学院考古研究所, 2005

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轴距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	毂长	毂径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	辕长	辕径	轴长	轴径	衡长	出处
商	老牛坡 M27	2	0	140	16	225					160	72	14 +	240	7	315			西北大学历史系考古专业, 1988
西周	胶县西菴	4	1	140	18	224	10	9			164	97	29(?)	284	8	304		134	山东省昌潍地区文物管理组, 1977
西周	白草坡 G1	4	0	125	20														甘肃省博物馆文物队, 1977
西周	张家坡 35 号车 马坑(2 车 4 马)	2	0	约 120							约 95	约 90		约 270		约 300			中国社会科学院考古研究所洋 西发掘队, 1980
西周	张家坡 167(一 号车马坑)	2	1	129	22		4.4				107	86	25	281	6.5	292		240	中国科学院考古研究所, 1963
西周	张家坡 168(二 号车马坑)1 号车	4	1	136	21	225	6.5				138	68	45	298		307		137	中国科学院考古研究所, 1963
西周	张家坡 168(二 号车马坑)2 号车	2	0	135	21		5.6				135	70	20	295	7	294	7.8	210	中国科学院考古研究所, 1963
西周	张家坡 M185(三 号车马坑)	2	1	140	22		6.5				125	80	44						中国科学院考古研究所, 1963
西周	张家坡 M192(四 号车马坑)3 车	8	1																中国科学院考古研究所, 1963
西周	西安丰镐(铜网 厂)(4 车, 4 马 2 乘, 2 马 2 乘)		0	138	22		9									288			王长启, 2002

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轴距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	毂长	毂径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	轴长	轴径	轴长	轴径	衡长	出处
西周	河南郑州洼刘 2 号车马坑	4	0																国家文物局(主编),2001
西周	洛阳东郊林校 C3M230	4	0	120~135	20	220	4~4.5	5			150	50	184 (?)	315	4~8	5			洛阳市文物工作队,1999a
西周	洛阳老城一号车 马坑	2	0	110			8.5				115	70	22 (?)	170 (?)	11	305 (?)	9	122 (?)	中国社会科学院考古研究所洛 阳唐城队,1988
西周	洛阳老城二号车 马坑	2	0										240		8		220		中国社会科学院考古研究所洛 阳唐城队,1988
西周	洛阳老城四号车 马坑	2	0	144	22~24	220	9				132	85	37(?)	291	6.5~11	317	8~8.5	202	中国社会科学院考古研究所洛 阳唐城队,1988
西周	洛阳下瑶村		0	130~140	18						120	96	6(?)	320	12	90(?)	8~10		郭宝钧、林寿晋,1955
西周	琉璃河 IM52CH1	4	0	140	24	244	7	7			150	90		260	14	308	8		北京市文物研究所,1995
西周	琉璃河 IM52CH2	2	0	120	24	约 210	5	5			150	110				305			北京市文物研究所,1995
西周	琉璃河 IIM202		0	140	24		6	5			160	80		残 250	8	290	5~8		北京市文物研究所,1995
西周	天马一曲村 I4 区 三号车马坑 1 号 车		0	140	20	223	7	6			135		51~ 38 (后)	274			4~2	108	北京大学考古学系商周组、山 西省考古研究所,2000

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	轴数	轴距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	毂长	毂径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	辕长	辕径	轴长	轴径	衡长	出处
西周	天马—曲村 M4 区 三号车马坑 2 号 车		0		20						90	170							北京大学考古学系商周组、山 西省考古研究所, 2000
西周	宝鸡茹家庄三号 车马坑 1 号车		0	120	20	200	8	5~6			115	70	17 (轼 42)	265	4.5~ 5~ 7	260	5~8	116	卢连成、胡智生, 1988
西周	宝鸡茹家庄三号 车马坑 2 号车		0	120	20	210	9	7~6			130	70	30	260	4.5~ 6~ 7	270	5.5~8	110	卢连成、胡智生, 1988
西周	宝鸡茹家庄三号 车马坑 3 号车		0	120	20	200	8	7			101	60	25	270	5~ 6~ 7	275	6~8	105	卢连成、胡智生, 1988
西周	长安花园庄 M3 一号车	2	0																陕西省文物管理委员会, 1986
西周	长安花园庄 M3 二号车	4	0								153	105							陕西省文物管理委员会, 1986
西周	长安花园庄 M3 三号车	2	0																陕西省文物管理委员会, 1986
西周	长安花园庄 M16 (前车)	2	0	132		220		8			123	97	残 34	220	9	290			陕西省文物管理委员会, 1986
西周	长安花园庄 M16 (后车)	2	0	133		230		8			131	75	残 34			291			陕西省文物管理委员会, 1986
西周	78 年长安洋西 (第一组)	2	0			164								160 以上		280		158	中国社会科学院考古研究所洋 西发掘队, 1981

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轨距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	毂长	毂径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	辕长	辕径	轴长	轴距	衡长	出处
西周 西周	78 年长安沔西 (第二组)	2	0																中国社会科学院考古研究所沔 西发掘队,1981
西周	78 年长安沔西 (第三组)		0																中国社会科学院考古研究所沔 西发掘队,1981
西周	长安沔西 M28	4	0	136	22	217	7				108	100	30	残 127	8~9				中国社会科学院考古研究所丰 镐工作队,1987
西周	长安沔西 M29 (北车)	2	0	140	18	224	8				130	100			6				中国社会科学院考古研究所丰 镐工作队,1987
西周	长安沔西 M29 (南车)	2	0	136	18	225	5				124		残 23~ 30		7				中国社会科学院考古研究所丰 镐工作队,1987
西周	长安普渡村 M27	4	0																中国社会科学院考古研究所沔 西发掘队,1988
两周之际	虢国墓 M2001CHMK1; CH1		0	147~105、 138~102 (右)	22	172	8	5.5	20	16~9	120	98	19+	290+	9	225	8	88+	河南省文物考古研究所、三门 峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2001CHMK1; CH2		0	134~106、 146~106 (右)	26	180	7	5	28	16~ 11.5	120	96	20+	300	8	248	8	120	河南省文物考古研究所、三门 峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2001 CHMK1;CH3		0	133~114、 140~80 (右)	24	174	6	5	27	16~ 10.5	106	88+	38	80+	7	240	8		河南省文物考古研究所、三门 峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2001CHMK1; CH4		0	146~85、 122~86 (右)	24	180	6	5.5	26	16~6	116	92	30	120+	8	254	8		河南省文物考古研究所、三门 峡市文物工作队,1999

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轨距	轮牙宽度	轮牙厚度	毂长	毂径	车舆宽度	车舆深度	车舆高度	柄长	柄径	轴长	轴径	衡长	出处
两周之际	虢国墓 M2001CHMK1: CH5		0	86、146~ 70(右)		190	6	5	26	14~10	92+	80+	20	140+	8	100+	8		河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2001CHMK1: CH6		0	152~66、 136~96(右)	28	176	6	5	26	18~8	120	80+	10~ 16+	296+	8	230+	8	88+	河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2001CHMK1: CH7		0	122~70、 136~102(右)	28	184	6	5	18	18~10	130	88	22	290+	6~8	250	8	72+	河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2001CHMK1: CH8		0	140~110、 134~64(右)	28	180	6	5	26	14~10	37+	96	20	220+	6~8	254	8	56+	河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2001CHMK1: CH9		0								120	96		86	8				河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2001CHMK1: CH10		0	138~42(左)	12+		6	5				56+		46+	8				河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2001CHMK1: CH11		0	120~40(左)			6	5			84+	96		96+	8	60+	6		河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2001CHMK1: CH12		0	134~40(左)			6	5	26	14~7						164+	8		河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2001CHMK1: CH13		0	120~36(左)			6	5	30	15~7				150+	8	120+	8		河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012CHMK2: CHI		0	140~86、 134~120(右)	24	170	7	5	26	14~8	残36	94	46	残120	6~8	250	8	120	河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轴距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	毂长	毂径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	辕长	辕径	轴长	轴距	衡长	出处
两周之际	虢国墓 M2012CHMK2: CH2		0	87~140(右)	25	166	7	5	28	16~10	92	残57	28	残192	8	236	8		河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012CHMK2: CH3		0	140~18、 90~108(右)	22	180	7	5	26	15~10	100	92		残134	7	254	8		河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012C HMK2: CH4		0	156~60、 140~110(右)	23	176	7	5	22	14~10	105	86		300	7	232	8	130	河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012 CHMK2: CH5		0	94~40、 144~116(右)	26	190	7	5	20	15~10	110	94	36	残146	6	234	8		河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012 CHMK2: CH6		0	140~118(右)	22	166	7	5	24	18~10	100	残40	38			232	8		河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012CHMK2: CH7		0	114、148~ 114(右)	24	178	6	5	25	14~8	104	残74	34	294	7~8	240	8	100	河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012 CHMK2: CH8		0	140~56、 136~120(右)	25	184	7	5	28	15~9			32	残150	7	256	8		河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012CHMK2: CH9		0	126~40、 126~60(右)	清出 14	196	8.5	6.5					残 16~ 10	残86	7	残140	8		河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012 CHMK2: CH10		0	86~72、 130~62(右)	清出 15	190	6.5	5	24	16~10						残68	7		河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012CHMK2: CH11		0	106~70、 130~55(右)	24	194	7	5	26	13~9	108	82	残20	300	8	246	8	90	河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	轴数	轴距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	毂长	毂径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	辋长	辋径	轴长	轴距	衡长	出处
两周之际	虢国墓 M2012CHMK2: CH12		0	124~50、 152~50(右)	清出 14	196	7	5	31	16~10	112	90	残16 ~12	290	7~8	256	8	104	河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012CHMK2: CH13		0	62,142~ 45(右)	清出 14	180	7	5	28	14~9	106	84	21	清出 105	8	254	9		河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012CHMK2: CH14		0	142~44、 140~50(右)	清出 11	180	7	5	26	16~10	108	96	15	残258	8	244	8		河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012CHMK2: CH15		0	144~64、 136~118(右)	20	192	7	5	20	16~10	140	104	25	324	8	残236	8	残88	河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012CHMK2: CH16		0	140~54(右)	清出 5		7	5			残56	98	20			残80			河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012CHMK2: CH17		0	96~86(右)	清出 11		7	5	26	16~13				残190	8				河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012CHMK2: CH18		0				7	5.5			残68	112	30	残216	8	残96	8		河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
两周之际	虢国墓 M2012CHMK2: CH19		0	120~64(右)	清出 9		6	5	22	14~11	残92	88	22			残90	8		河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队,1999
春秋早	虢国墓 M1051号车马坑 1号车		0	124~107	25	166	6	6		15	100	100		300	6~8	200	6	100	中国科学院考古研究所,1959
春秋早	虢国墓 M1051号车马坑 2号车		0	?~97	25	166	6	6		15	130	100			6	178+	6		中国科学院考古研究所,1959

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轨距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	毂长	毂径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	辘长	辘径	轴长	轴径	衡长	出处
春秋早	虢国墓 M1051 号 车马坑 3 号车		0	133 ~ 110	25	170	6	6		19	106				7	205	5		中国科学院考古研究所, 1959
春秋早	虢国墓 M1051 号 车马坑 4 号车		0	130 ~ 114	25	174	6	6		16	107					222			中国科学院考古研究所, 1959
春秋早	虢国墓 M1051 号 车马坑 5 号车		0	140 ~ 92	25	215	6	6		16					6	247	7		中国科学院考古研究所, 1959
春秋早	虢国墓 M1051 号 车马坑 6 号车		0	135 ~ 95	30	175	6	6		14					7	217	6		中国科学院考古研究所, 1959
春秋早	虢国墓 M1727 号 车马坑 1 号车		0	133	25	155 +	6	6	36		120	90	32	300	6 ~ 7.8	155 +	6		中国科学院考古研究所, 1959
春秋早	虢国墓 M1727 号 车马坑 2 号车		0	125	28	180	6	6	36	18 ~ 11	123	90	33	296	5.5 ~ 7.8	236	6.5	140	中国科学院考古研究所, 1959
春秋早	虢国墓 M1727 号 车马坑 3 号车		0	126	25	184	6	6	35	18.7 ~ 13.1	130	86		250 +	5.5 ~ 8.2	222	6.7		中国科学院考古研究所, 1959
春秋早	虢国墓 M1727 号 车马坑 4 号车		0	122	26	169 +	6	6	36	18.5 ~ 11.5	125	82	34	292 +	5.5 ~ 7.8	227	6.3	140	中国科学院考古研究所, 1959
春秋早	虢国墓 M1727 号 车马坑 5 号车		0	126	34	190	6	6	36	18 ~ 11.5	104 +	90	30	300	6 ~ 9	226 +	7	220	中国科学院考古研究所, 1959
春秋早	虢国墓 M1811 号 车马坑 1 号车		0	119 ~ 117	26	164	6	6		14	130	82		282	6 ~ 8	200 +	8		中国科学院考古研究所, 1959

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轴距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	轮牙 数长	轮牙 数径	车輿 宽度	车輿 深度	车輿 高度	辘长	辘径	轴长	轴径	衡长	出处
春秋早	魏国墓 M1811 号 车马坑 2 号车		0	126	44	175	6	5		17				300	6	236	7		中国科学院考古研究所, 1959
春秋早	魏国墓 M1811 号 车马坑 3 号车		0	123 ~ 121	27	165	6	6.5		15	130	85				187 +	7		中国科学院考古研究所, 1959
春秋早	魏国墓 M1811 号 车马坑 4 号车		0	128 ~ 125	27	178	6	7		15						222	7		中国科学院考古研究所, 1959
春秋早	枣阳郭家庙 2 号 车坑 1 号车	0	0							16	110	95		314	5 ~ 10	175 +	6	72 +	襄樊市考古队、湖北省文物考 古研究所、湖北孝襄高速公路 考古队 2005
春秋早	枣阳郭家庙 2 号 车坑 2 号车	0	0				5	3			110	100		386	5 ~ 10	174 +	6	72 +	襄樊市考古队、湖北省文物考 古研究所、湖北孝襄高速公路 考古队 2005
春秋早 偏晚	枣阳郭家庙 1 号 车马坑	2	0			204	7	2		13	110	90	10 +	248 +		248	6		襄樊市考古队、湖北省文物考 古研究所、湖北孝襄高速公路 考古队 2005
春秋 早、中	枣阳郭家庙 1 号 车坑 1 号车	0	0	134 ~ 128		139	5	4	43 (北)	16	118	100		304	4.5 ~ 5			123	襄樊市考古队、湖北省文物考 古研究所、湖北孝襄高速公路 考古队 2005
春秋早 偏晚	枣阳郭家庙 1 号 车坑 2 号车	0	0	135 ~ 128		144	5	4	35 (北) 23 (南)	15	120	100	59	315	5 ~ 6	220 +	7	110	襄樊市考古队、湖北省文物考 古研究所、湖北孝襄高速公路 考古队 2005
春秋早 偏晚	枣阳郭家庙 1 号 车坑 3 号车	0	0	136 ~ 130		132			34 (北) 41 (南)	16 ~ 19	152	92	46 +	314	5 ~ 8	147 +	8	132 +	襄樊市考古队、湖北省文物考 古研究所、湖北孝襄高速公路 考古队 2005
春秋	83 凤翔八旗屯西 沟道车马坑	4	1																尚志儒、赵丛苍, 1986
春秋早	甘肃礼县圆顶山 98LDK1:1 号车	4	1	132	28	208	5	5	52	8	78	170		292	8 ~ 12	286		123	甘肃省文物考古研究所、礼县 博物馆, 2002
春秋早	凤翔八旗屯 BS33 ①	2	0	118	28	186	6	4			134	80				252	4	134	吴镇烽、尚志儒, 1980
春秋早	凤翔八旗屯 BS33 ②	2	0	134	28	213	6	4.5			134	78	33		10	286	5	134	吴镇烽、尚志儒, 1980

附表 商周时期出土马车尺寸登记表

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轴距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	毂长	毂径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	辕长	辕径	轴长	轴径	衡长	出处
春秋早	凤翔八旗屯 BS33 ③	2	0	128	28	200	6	5							9	268	5~9		吴镇烽、尚志儒,1980
春秋早	凤翔八旗屯 BS26	2	0	140	28	213	6	5			149	96	27	335	7~10	280	4~8	140	吴镇烽、尚志儒,1980
春秋早	上马墓地 1 号车 马坑 1 号车		0	145	35	183	6	5		11~12	112~118	100	44	360	6~8	275	6	120	山西省考古研究所,1994a
春秋早	上马墓地 1 号车 马坑 2 号车		0	132	32	164	6.7	6		10~20	114	104	38	340	6~8	244	6~8	124	山西省考古研究所,1994a
春秋早	上马墓地 1 号车 马坑 3 号车		0	133	32	176	7.6	6		7.5~20	115~119	103	40	250+	8	270	5		山西省考古研究所,1994a
春秋早	上马墓地 3 号车 马坑 1 号车		0	134	29	176	8	7	64	8~20	110~117	83	30	320	7~8	252	4.5~8	104	山西省考古研究所,1994a
春秋早	上马墓地 3 号车 马坑 2 号车		0	138	29	188	8	6	54	8~20	82~120	95	30	314	6~8	258	4.5~8	112	山西省考古研究所,1994a
春秋早	上马墓地 3 号车 马坑 3 号车		0	134	29	176	8	7	56	8~20	100~106	95	22	275	7~8	240	4~8	124	山西省考古研究所,1994a
春秋中	临猗程村墓地 M0026 一号车		0		26	187		4	44	18	116	145	12	343	? x13	234+		120	中国社会科学院考古研究所、 山西省考古研究所、运城市文 物局、临猗县博物馆,2003
春秋中	临猗程村墓地 M0026 二号车		0	132	28?	176	7.5	5	47	18	108	108	18	333	8x10	245	5~6.5	140	中国社会科学院考古研究所、 山西省考古研究所、运城市文 物局、临猗县博物馆,2003
春秋中	临猗程村墓地 M0026 三号车		0	140	28?	190	8	5	60	20	140	96	18	200+	9x14	225+	5~6.5		中国社会科学院考古研究所、 山西省考古研究所、运城市文 物局、临猗县博物馆,2003
春秋中	临猗程村墓地 M0027 一号车		0	140	26		7.5	6	62	20	35+	95	17				4.5~6		中国社会科学院考古研究所、 山西省考古研究所、运城市文 物局、临猗县博物馆,2003
春秋中	临猗程村墓地 M0027 二号车		0	135	26		8	6	58	19	55+	90	22 弑 58				4.5~6.5		中国社会科学院考古研究所、 山西省考古研究所、运城市文 物局、临猗县博物馆,2003

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轴距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	毂长	毂径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	辔长	辔径	轴长	轴径	衡长	出处
春秋中	临猗程村墓地 M1009 一号车		0	136	26		9	4.8	44	18	100	100	8 轼 48	330	6x10	240	4.5~6	140	中国社会科学院考古研究所、 山西省考古研究所、运城市文 物局、临猗县博物馆,2003
春秋中	临猗程村墓地 M1009 二号车		0	130	26		6.5	3.5	60	17	126	90	10 轼 43 +	316	6x12	280	4.5~7	150	中国社会科学院考古研究所、 山西省考古研究所、运城市文 物局、临猗县博物馆,2003
春秋中	临猗程村墓地 M1009 三号车		0	137.5	26		8.5	4	58.5	18.5	140	103	18 轼 59	333	6x12	268	5~7	120 +	中国社会科学院考古研究所、 山西省考古研究所、运城市文 物局、临猗县博物馆,2003
春秋中	临猗程村墓地 M1009 四号车		0	136	26		8.5		47.5	20	100	100	9	274	3.5x12	248	4.5~7		中国社会科学院考古研究所、 山西省考古研究所、运城市文 物局、临猗县博物馆,2003
春秋中	临猗程村墓地 M1009 五号车		0	137	26		9	5	52.5	18	138	97	8 轼 59	330 +	7x12	270	5~7		中国社会科学院考古研究所、 山西省考古研究所、运城市文 物局、临猗县博物馆,2003
春秋晚	临猗程村墓地 M1058 一号车		0	130	26		7	4	44	17	110	96	9 轼 49	315	5x11	244	4.2~7	139	中国社会科学院考古研究所、 山西省考古研究所、运城市文 物局、临猗县博物馆,2003
春秋晚	临猗程村墓地 M1058 二号车		0	135	26		8.5	4	60	18	128	96	15 轼 53	180 +	5x11	278	4.5~6	150	中国社会科学院考古研究所、 山西省考古研究所、运城市文 物局、临猗县博物馆,2003
春秋晚	临猗程村墓地 M1058 三号车		0	129	26		8	4	43	17	104	84	10 轼 56	115 +	4x11	242	4.2~7	118	中国社会科学院考古研究所、 山西省考古研究所、运城市文 物局、临猗县博物馆,2003
春秋中	临猗程村墓地 M1061		0	140			7	5						260 +		214 +			中国社会科学院考古研究所、 山西省考古研究所、运城市文 物局、临猗县博物馆,2003
春秋中	临猗程村墓地 M1063		0															140	中国社会科学院考古研究所、 山西省考古研究所、运城市文 物局、临猗县博物馆,2003

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轴距	轮牙宽度	轮牙厚度	毂长	毂径	车舆宽度	车舆深度	车舆高度	辕长	辕径	轴长	轴距	衡长	出处
春秋中	临猗程村墓地 M1065		0	135			8.5	4.5	43	18	100	96	10 轼 52	352	7x12	244	4.5~6	140	中国社会科学院考古研究所、山西省考古研究所、运城市文物局、临猗县博物馆,2003
春秋中	临猗程村墓地 M1076		0	137		195	8	4.8	60	19	130	98	17 轼 64	280+	7x10	290	5~7		中国社会科学院考古研究所、山西省考古研究所、运城市文物局、临猗县博物馆,2003
战国早	山东临淄淄河店 M2之20号车		0								126	120		317				160	山东省文物考古研究所 2000
战国早	洛阳唐宫 K1	6?	0	130	30	180		7			120	110	30+			240		130	洛阳市文物工作队 2007
战国早	洛阳唐宫 K2 一号车	2	0	134	30	180		6						390	5~10	270	10		洛阳市文物工作队 2007
战国早	洛阳唐宫 K2 二号车	2	0	120	32			4			120	110		280	7~9	250	7		洛阳市文物工作队 2007
战国早中	河南新郑新禹公路 1 号车马坑	2	0																赵清、王文华、刘松根 1994
春秋中	浙川下寺 M8CH-1	4	0	132	30	198					124	104	26+	234	6~14	224+	10		河南省文物研究所、河南省丹江库区考古发掘队、淅川县博物馆,1991
春秋中	浙川下寺 M8CH-2	4	0	120				6			140	70+				116+			河南省文物研究所、河南省丹江库区考古发掘队、淅川县博物馆,1991
春秋中	浙川下寺 M8CH-3	2	0	110+				6											河南省文物研究所、河南省丹江库区考古发掘队、淅川县博物馆,1991
春秋中	浙川下寺 M36CH-1	4	0	130	28	212	4	4			126	94	44			250	9~11	106+	河南省文物研究所、河南省丹江库区考古发掘队、淅川县博物馆,1991
春秋中	浙川下寺 M36CH-2	4	0	120	28	195	7	4		16~8	140	92	45+	292	8~12	222+		124+	河南省文物研究所、河南省丹江库区考古发掘队、淅川县博物馆,1991

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轴距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	毂长	毂径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	辕长	辕径	轴长	轴距	衡长	出处
春秋晚	浙川下寺 M2CH- 1	4	0								132	34 +		110 +	12 ~ 15				河南省文物研究所、河南省丹 江库区考古发掘队、浙川县博 物馆, 1991
春秋晚	浙川下寺 M2CH- 2	2	0								136	24 +		150 +	12 ~ 15				河南省文物研究所、河南省丹 江库区考古发掘队、浙川县博 物馆, 1991
春秋晚	浙川下寺 M2CH- 3	4	0								110	56 +		130 +	12 ~ 14				河南省文物研究所、河南省丹 江库区考古发掘队、浙川县博 物馆, 1991
春秋晚	浙川下寺 M2CH-4	2	0	118	14 +	182					123	76	15 +						河南省文物研究所、河南省丹 江库区考古发掘队、浙川县博 物馆, 1991
春秋晚	浙川下寺 M2CH-5	2	0								136	106		118 +	12 ~ 14				河南省文物研究所、河南省丹 江库区考古发掘队、浙川县博 物馆, 1991
春秋晚	浙川下寺 M2CH-6	2	0								190	126	32 +						河南省文物研究所、河南省丹 江库区考古发掘队、浙川县博 物馆, 1991
春秋晚	上马墓地 2 号车 马坑 1 号车		0	140		206	8	7	52	8 ~ 22	100 ~ 106	100	42		6 ~ 8	260	6 ~ 8	146	山西省考古研究所, 1994a
春秋晚	上马墓地 2 号车 马坑 2 号车		0	137 ~ 140		208	8	6	60	7 ~ 22	100	93	22 +		7 ~ 8	260	4 ~ 8		山西省考古研究所, 1994a
春秋晚	上马墓地 2 号车 马坑 3 号车		0	137		200	8	6	46	7.5 ~ 22	132	110	20	90 +	7.5	277	4 ~ 7		山西省考古研究所, 1994a
春秋晚	上马墓地 2 号车 马坑 4 号车		0	140		208	8	6	47	9 ~ 22	126	90		130 +	7.5	240	4 ~ 7		山西省考古研究所, 1994a
春秋晚	上马墓地 2 号车 马坑 5 号车		0	140		200	10	7	42	8 ~ 22	106	98				250	4 ~ 7		山西省考古研究所, 1994a
春秋晚	太原晋国赵卿墓 M251 车马坑 1 号车		0	115	30	190	4.5	4.5	40	10 ~ 20	136	120	48 (轼高)		9	256	9		山西省考古研究所、太原市文 物管理委员会, 1996
春秋晚	太原晋国赵卿墓 M251 车马坑 2 号车		0	105	30	200	7	4.5	45	19 ~ 9	127	124	45 (轼高)		9	260	9		山西省考古研究所、太原市文 物管理委员会, 1996

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轴距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	毂长	毂径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	辕长	辕径	轴长	轴距	衡长	出处
春秋晚	太原晋国赵卿墓 M251 车马坑 3 号车		0	134	26	200	7	5	47	20~10	142	117	62 (轼高)		10.5	275	8.5		山西省考古研究所、太原市文物管理委员会,1996
春秋晚	太原晋国赵卿墓 M251 车马坑 4 号车		0	108	30	196	8.2	5	39	19~9	118	125	53 (轼高)		9	250	8		山西省考古研究所、太原市文物管理委员会,1996
春秋晚	太原晋国赵卿墓 M251 车马坑 5 号车		0	128	28	193	5	5	40	19~8	120	100	51 (轼高)		8	263	8		山西省考古研究所、太原市文物管理委员会,1996
春秋晚	太原晋国赵卿墓 M251 车马坑 6 号车		0	130	26	182	5	4.5	44	20~2	114	114	50 (轼高)		8+	252	9		山西省考古研究所、太原市文物管理委员会,1996
春秋晚	太原晋国赵卿墓 M251 车马坑 7 号车		0	116	26	192	5	4.5	44	18~9	115	120	55 (轼高)		8	251	8		山西省考古研究所、太原市文物管理委员会,1996
春秋晚	太原晋国赵卿墓 M251 车马坑 8 号车		0	130	26	186	6	4.5	47	18~9	136	114	65 (轼高)		10	257	10		山西省考古研究所、太原市文物管理委员会,1996
春秋晚	太原晋国赵卿墓 M251 车马坑 9 号车		0	134	32	188	7	4	50	19~6	120	97+	55 (轼高)		9	258	10		山西省考古研究所、太原市文物管理委员会,1996
春秋晚	太原晋国赵卿墓 M251 车马坑 10 号车		0	123	28	195	8	4	50	19~8	120(?)	100+	50+ (轼高)		8	268	8		山西省考古研究所、太原市文物管理委员会,1996
春秋晚	太原晋国赵卿墓 M251 车马坑 11 号车		0	125(?)	289 (?)	190	7.5	4			154	30+			8	250+	8(?)		山西省考古研究所、太原市文物管理委员会,1996
春秋晚	太原晋国赵卿墓 M251 车马坑 12 号车		0	134(?)	26+	190	7	4	58	20~6	146	106+	15+ (轼高)		8	285	8		山西省考古研究所、太原市文物管理委员会,1996

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轴距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	毂长	毂径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	辕长	辕径	轴长	轴径	衡长	出处
春秋晚	太原晋国赵卿墓 M251 车马坑 13 号车		0	125 ~ 135	26 +		7	4											山西省考古研究所、太原市文物管理委员会, 1996
春秋晚	太原晋国赵卿墓 M251 车马坑 14 号车		0																山西省考古研究所、太原市文物管理委员会, 1996
春秋晚	太原晋国赵卿墓 M251 车马坑 15 号车		0																山西省考古研究所、太原市文物管理委员会, 1996
春秋之际	陕西长武上孟车 马坑	2	0	122	24	190	7			51	147	94		305	6 ~ 11			160	员安志, 1984
战国	凤翔马家庄 1 号 建筑群	0	0	64	25	160	4	3			120	80	20(?)	155	5 ~ 10	200	6 ~ 10		陕西雍城考古队, 1985
战国早	后川 2129 车马 坑	2	0	约 130	20 左右	180	8	5			108	109		300 +	10	约 230	约 10		中国社会科学院考古研究所, 1994a
战国早	后川 2152 车马 坑	2	0			约 190	5	6											中国社会科学院考古研究所, 1994a
战国早	凤翔西村 S1	2	1	116	28	195	7	6	48		133	93	42 (角柱、 右门柱)	179 +	11 ~ 8	257	7 ~ 6		尚志儒、李自智, 1986
战国早	凤翔西村 S2 (2 车)	?	0																尚志儒、李自智, 1986
战国早	辉县琉璃阁 131 号车马坑 1 号车		0	140	26	190	8	5.5	38	22	130	104	36	170 +	8	242 (?)			中国科学院考古研究所, 1956

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轴距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	毂长	毂径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	辕长	辕径	轴长	轴距	衡长	出处
战国早	辉县琉璃阁 131 号车马坑 5 号车		0	95	26	140	6.5	4.8	16 +	16	95	93	27 +	120 +	4	178			中国科学院考古研究所, 1956
战国早	辉县琉璃阁 131 号车马坑 6 号车		0	105	26	185	7.5	6.5 (?)		18	120	98	42	205	8	242			中国科学院考古研究所, 1956
战国早	辉县琉璃阁 131 号车马坑 16 号 车		0	130	26 (30)	182	7(?)	8	24(?)	17	140	105	40	210	10	236 +			中国科学院考古研究所, 1956
战国早	辉县琉璃阁 131 号车马坑 17 号 车		0	140	26 (30)	180	7(?)	8	24(?)	20	150(?)	110 (?)	40(?)	215	10	242			中国科学院考古研究所, 1956
战国早	山东临淄淄河店 M2 之 1 号车		0								172	122				292	7 ~ 4.8		山东省文物考古研究所, 2000
战国早	山东临淄淄河店 M2 之 11 号车		0								140	210	40						山东省文物考古研究所, 2000
战国早	山东临淄淄河店 M2 之 20 号车		0								126	120		317			160		山东省文物考古研究所, 2000
战国中	河南新郑新禹公 路 1 号车马坑	2	0																赵清、王文华、刘松根, 1994
战国中	河南新郑新禹公 路 2 号车马坑	3(驾车 马 2)	0	74															赵清、王文华、刘松根, 1994
战国中	洛阳中州路 M19	4	0	169	18(?)	200(?)	9		40	16 ~ 8	160	150	35 ~ 40			277	10	141	洛阳博物馆, 1974

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轴距	轮牙宽度	轮牙厚度	轮牙	毂长	毂径	车舆宽度	车舆深度	车舆高度	纳长	纳径	轴长	轴径	衡长	出处
战国中	中山王墓2号车马坑1号车		0	76(?)	22(?)		7	3.1				168	156	53 (前栏)	224 (?)		260	9	141	河北省文物研究所,1996a
战国中	中山王墓2号车马坑2号车		0	80(?)			6.5~7					170	180	49~ 42(?)	176	4.5~ 8~12	268	11	160 (?)	河北省文物研究所,1996a
战国中	中山王墓2号车马坑3号车		0	80(?)			7					130	130		160 (?)	4.5~7	206	9	160 (?)	河北省文物研究所,1996a
战国中	中山王墓2号车马坑4号车		0	78(?)	22(?)		6.5	3.5				140	132	47 (西侧柱)	160 (?)	4.5~10	215	10	160	河北省文物研究所,1996a
战国中	江陵九店 M104 车马坑2号车	2	0	126	26	184	6	4.5	45	19~12		152	100		340	9~12	271	12	136	湖北省文物考古研究所,1995
战国中	宜城罗岗 MICH 一号车	2	0																	湖北省文物考古研究所、襄樊市博物馆、宜城县博物馆,1993
战国中	宜城罗岗 MICH 二号车	2	0																95	湖北省文物考古研究所、襄樊市博物馆、宜城县博物馆,1993
战国中	宜城罗岗 MICH 三号车	2	0	131	26	198	4.5	6	40	12~15									80+	湖北省文物考古研究所、襄樊市博物馆、宜城县博物馆,1993
战国中	宜城罗岗 MICH 四号车	4	0	134	26	188	4.5	5	44	7.5~14		145	114	65	351		260	5	117	湖北省文物考古研究所、襄樊市博物馆、宜城县博物馆,1993
战国中	宜城罗岗 MICH 五号车	3	0	131	26	194	4.5	6				150	130					6.8		湖北省文物考古研究所、襄樊市博物馆、宜城县博物馆,1993

附表 商周时期出土马车尺寸登记表

续表

时代	单位号	马数	殉人	轮径	辐数	轴距	轮牙 宽度	轮牙 厚度	毂长	毂径	车舆 宽度	车舆 深度	车舆 高度	辔长	辔径	轴长	轴距	衡长	出处
战国中	宣城罗岗 M1CH 六号车	3	0	102	26	185	4	5			145	109		307		228	6		湖北省文物考古研究所、襄樊市博物馆、宣城县博物馆,1993
战国中	宣城罗岗 M1CH 七号车	2	0	140	26	197	4.5	5			135	115		313 +		268	6		湖北省文物考古研究所、襄樊市博物馆、宣城县博物馆,1993
战国晚	甘肃平凉庙庄 M6	4	0	127	30	195	6	3.5~4			140	95	30(轼 40)	290	3~6~7	274	6.5~8	145	魏怀珩,1982
战国晚	甘肃平凉庙庄 M7	4	0	114	30	200	5~6	2(?)			126	99	40(轼 30)	267	9~11			136	魏怀珩,1982
战国晚	甘肃马家塬 M1 一号车		0	120															甘肃省文物考古研究所、张家川回族自治县博物馆,2008
战国晚	甘肃马家塬 M3 一号车		0	140	38											300			甘肃省文物考古研究所、张家川回族自治县博物馆,2008
战国晚	甘肃马家塬 M3 二号车		0	140	32											288			甘肃省文物考古研究所、张家川回族自治县博物馆,2008
战国晚	甘肃马家塬 M3 三号车			158	38					13~19			82						甘肃省文物考古研究所、张家川回族自治县博物馆,2008
战国晚	甘肃马家塬 M3 四号车			158	28														甘肃省文物考古研究所、张家川回族自治县博物馆,2008
战国晚	淮阳马鞍冢 4号 车	4 (泥马)	0	136	32	208	9.5	5.5	65	17.2~ 8.8	148	110	34.5	340		294	11		河南省文物研究所、周口地区文化局文物科,1984
战国晚	淮阳马鞍冢 7号 车	4 (泥马)	0	146		195			59	18~ 5.5	160	98		310		274		125	河南省文物研究所、周口地区文化局文物科,1984
战国晚	淮阳马鞍冢 13 号车		0	136	32		10					273		490		257		136	河南省文物研究所、周口地区文化局文物科,1984
秦	秦始皇陵铜车马 1号车	4	0	66.4	30	95	4	2~2.4			74	48.5	21.5 (轼 45.3)	183.4		134	1.56~4	80	秦始皇兵马俑博物馆、陕西省考古研究所,1998
秦	秦始皇陵铜车马 2号车	4	0	59	30	99.8	4.4	2~2.4			36.2 (前)、 78(后)	35 (前)、 88 (后)	14.3~ 16.3 (前)、 56.3 (后)	246 (前轼 (后)		143	1.9~2.4	79	秦始皇兵马俑博物馆、陕西省考古研究所,1998

主要参考书目

一、古 文 献

- (清) 孙希旦:《礼记集解》，中华书局，1989年2月。
(清) 孙诒让:《周礼正义》，中华书局，1987年12月。
(清) 阮元校刻:《十三经注疏》，中华书局，1980年9月。
(唐) 欧阳询:《艺文类聚》，上海古籍出版社，1982年1月。

二、考古材料

A

安徽省文化局文物工作队

- 1963 《安徽淮南市蔡家岗赵家孤堆战国墓》，《考古》1963年第4期，页204~212。

安徽省文物工作队

- 1982a 《安徽舒城九里墩春秋墓》，《考古学报》1982年第2期，页229~242。
1982b 《安徽长丰杨公发掘九座战国墓》，《考古学集刊》第2集，中国社会科学出版社，1982年12月，页47~60。

安徽省文物管理委员会、安徽省博物馆

- 1956 《寿县蔡侯墓出土遗物》，科学出版社，1956年12月。

安阳市文物工作队

- 1991 《河南安阳郭庄村北发现一座殷墓》，《考古》1991年第10期，页902~909。
1997a 《1995~1996年安阳刘家庄殷代遗址发掘报告》，《华夏考古》1997年第2期，页28~45。
1997b 《安阳梅园庄殷代车马坑发掘简报》，《华夏考古》1997年第2期，页56~63。

B

宝鸡茹家庄西周墓发掘队

- 1976 《陕西省宝鸡市茹家庄西周墓》，《文物》1976年第4期，页34~59。

宝鸡市博物馆、宝鸡县图博物馆

- 1980 《宝鸡县西高泉村春秋秦墓发掘记》，《文物》1980年第9期，页1~9。

宝鸡市考古队、扶风县博物馆

- 1996 《扶风县飞凤山西周墓发掘简报》，《考古与文物》1996年第3期，页13~18。

宝鸡市考古工作队、宝鸡县博物馆

- 1996 《宝鸡县阳平镇高庙村西周墓群》，《考古与文物》1996年第3期，页1~12。

北京大学考古系, 山西省考古研究所

1993 《1992 年春天马一曲村遗址墓葬发掘报告》,《文物》1993 年第 3 期, 页 11~30。

1994 《天马一曲村遗址北赵晋侯墓地第二次发掘》,《文物》1994 年第 1 期, 页 4~28。

1995 《天马一曲村遗址北赵晋侯墓地第五次发掘》,《文物》1995 年第 7 期, 页 4~38。

北京大学考古文博院、山西省考古研究所

2001 年《天马一曲村遗址北赵晋侯墓地第六次发掘》,《文物》2001 年第 8 期, 页 4~21, 55。

北京大学考古学系商周组、山西省考古研究所

2000 《天马一曲村(1980~1989)》, 科学出版社, 2000 年 9 月。

北京市文物管理处

1976 《北京地区的又一重要考古收获——昌平白浮西周木椁墓的新启示》,《考古》1976 年第 4 期, 页 228, 246~258。

北京市文物研究所

1995 《琉璃河西周燕国墓地 1973~1977》, 文物出版社, 1995 年 7 月。

边成修

1972 《山西长治分水岭 126 号墓发掘简报》,《文物》1972 年第 4 期, 页 38~46。

C

蔡全法、马俊才

1997 《郑韩故城考古又获重大成果》,《中国文物报》1997 年 2 月 23 日 1 版。

蔡全法、夏麦陵、马俊才

1997 《新郑西关游乐场东周及汉唐墓葬与战国车马坑》,《中国考古学年鉴·1995》, 文物出版社, 1997 年 12 月, 页 171~172。

曹永斌、樊维岳

1986 《蓝田泄湖镇发现西周车马坑》,《文博》1986 年第 5 期, 页 1~3。

长沙市文物工作队

1983 《长沙工农桥一号战国楚墓》,《文物》1983 年第 6 期, 页 37~39。

褚金华

1993 《安徽省六安县城北楚墓》,《文物》1993 年第 1 期, 页 29~39。

D

邓林秀

1987 《山西芮城东周墓》,《文物》1987 年第 12 期, 页 38~46。

杜金鹏、王学荣、张良仁、谷飞

1998 《试论偃师商城东北隅考古新收获》,《考古》1998 年第 6 期, 页 9~13, 38。

F

傅永魁

1956 《洛阳市清理一座东周墓出土四匹铜马》,《文物参考资料》1956 年第 9 期, 页 76~77。

G

甘肃省博物馆文物队

1977 《甘肃灵台白草坡西周墓》，《考古学报》1977年第2期，页99~129。

1986 《甘肃崇信于家湾周墓发掘简报》，《考古与文物》1986年第1期，页1~7。

甘肃省文物考古研究所

1997 《甘肃秦安上袁家秦汉墓葬发掘》，《考古学报》1997年第1期，页57~79。

甘肃省文物考古研究所、礼县博物馆

2002 《礼县圆顶山春秋秦墓》，《文物》2002年第2期，页4~30。

甘肃省文物考古研究所、张家川回族自治县博物馆

2008 《2006年度甘肃张家川回族自治县马家塬战国墓地发掘简报》《文物》2008年9月，页4~28。

高次若

1993 《宝鸡石嘴头发现西周早期墓葬》，《文物》1993年第7期，页39~42。

高去寻（杨锡璋译，秦健民校）

1988 《安阳殷代王室墓地》，《殷都学刊》1988年第4期，页15~19。

古文雨

1989 《殷墟又发现两座商代晚期车马坑》，《中国文物报》1989年11月24日。

固始侯古堆一号墓发掘组

1981 《河南固始侯古堆一号墓发掘报告》，《文物》1981年第1期，页1~8。

郭宝钧

1951 《1950年春殷墟发掘报告》，《中国考古学报》第五册，1951年，页1~62。

1959 《山彪镇与琉璃阁》，科学出版社，1959年9月。

1964 《浚县辛村》，科学出版社，1964年10月。

郭宝钧、林寿晋

1955 《1952年秋季洛阳东郊发掘报告》，《考古学报》第九册，1955年，页91~116。

国家文物局（主编）

2001 《河南郑州洧刘西周墓地》，《1999中国重要考古发现》，文物出版社，2001年6月，页45~50。

2006a 《安阳殷墟殷代大墓及车马坑》，《2005中国重要考古发现》，文物出版社，2006年4月，页59~62。

2006b 《陕西岐山周公庙遗址》，《2005中国重要考古发现》，文物出版社，2006年4月，页63~69。

2006c 《陕西韩城梁带村两周遗址》，《2005中国重要考古发现》，文物出版社，2006年4月，页78~84。

2006d 《河南洛阳东周车马坑及墓葬群》，《2005中国重要考古发现》，文物出版社，2006年4月，页90~94。

- 2007a 《北赵晋侯墓地一号车马坑》，《2006 中国重要考古发现》，文物出版社，2007 年 4 月，页 65 ~ 68。
- 2007b 《陕西长安神禾塬战国秦陵园遗址》，《2006 中国重要考古发现》，文物出版社，2007 年 4 月，页 87 ~ 90。
- 2008 《山西黎城黎国墓地》，《2007 中国重要考古发现》，文物出版社，2008 年 4 月，页 40 ~ 45。

H

河北省文管处、邯郸地区文保所、邯郸市文保所

- 1982 《河北邯郸赵王陵》，《考古》1982 年第 6 期，页 564，597 ~ 605。

河北省文化局文化工作队

- 1962 《河北邯郸百家村战国墓》，《考古》1962 年第 12 期，页 613 ~ 634。

河北省文化局文物工作队

- 1966 《河北怀来北辛堡战国墓》，《考古》1966 年第 5 期，页 231 ~ 242。

河北省文物研究所

- 1996a 《髹墓——战国中山国国王之墓》，文物出版社，1996 年 2 月。

- 1996b 《燕下都》，文物出版社，1996 年 8 月。

- 2005 《战国中山国灵寿城》，文物出版社，2005 年 11 月。

河北省文物研究所、邢台市文物管理处

- 2001 《河北邢台市葛家庄 10 号墓的发掘》，《考古》2001 年第 2 期，页 45 ~ 54。

河南省博物馆、新野县文化馆

- 1978 《河南省新野古墓葬清理简报》，《文物资料丛刊·2》，文物出版社，1978 年 12 月，页 70 ~ 74。

河南省丹江库区文物发掘队

- 1980 《河南省淅川县下寺春秋楚墓》，《文物》1980 年第 10 期，页 13 ~ 20。

河南省文物考古研究所

- 2000 《河南鹿邑县太清宫西周墓的发掘》，《考古》2000 年第 9 期，页 9 ~ 23。

- 2004 《固始侯古堆一号墓》，大象出版社，2004 年 11 月。

河南省文物考古研究所、南阳市文物考古研究所、淅川县博物馆

- 2004 《淅川和尚岭与徐家岭楚墓》，大象出版社，2004 年 10 月。

河南省文物考古研究所、平顶山市文物管理委员会

- 1998 《平顶山应国墓地八十四号墓发掘简报》，《文物》1998 年第 9 期，页 4 ~ 17。

河南省文物考古研究所、三门峡市文物工作队

- 1995 《上村岭虢国墓地 M2006 的清理》，《文物》1995 年第 1 期，页 4 ~ 31。

- 1999 《三门峡虢国墓（第一卷）》，文物出版社，1999 年 12 月。

- 2000a 《三门峡虢国墓地 M2010 的清理》，《文物》2000 年第 12 期，页 4 ~ 22。

- 2000b 《三门峡虢国墓地 M2013 的发掘清理》，《文物》2000 年第 12 期，页 23 ~ 34。

河南省文物考古研究所、周口市文化局

- 2000 《鹿邑太清宫长子口墓》，中州古籍出版社，2000 年 11 月。

河南省文物研究所

1986 《信阳楚墓》，文物出版社，1986年3月。

河南省文物研究所、河南省丹江库区考古发掘队、淅川县博物馆

1991 《淅川下寺春秋楚墓》，文物出版社，1991年10月。

河南省文物研究所、河南省驻马店市文化局、新蔡县文物保护管理所

2002 《河南新蔡平夜君成墓的发掘》，《文物》2002年第8期，页4~19。

河南省文物研究所、平顶山市文管会

1988 《平顶山市北澧村两周墓地一号墓发掘简报》，《华夏考古》1988年第1期，页30~44。

河南省文物研究所、平顶山市文物管理委员会

1992 《平顶山应国墓地九十五号墓的发掘》，《华夏考古》1992年第3期，页92~103。

河南省文物研究所、三门峡市文物工作队

1992 《三门峡上村岭虢国墓地 M2001 发掘简报》，《华夏考古》1992年第3期，页104~113。

河南省文物研究所、周口地区文化局文物科

1984 《河南淮阳马鞍冢楚墓发掘简报》，《文物》1984年第10期，页1~17。

湖北省鄂城县博物馆

1983 《鄂城楚墓》，《考古学报》1983年第2期，页223~254。

湖北省荆沙铁路考古队

1991 《包山楚墓》，文物出版社，1991年10月。

湖北省荆州地区博物馆

1982 《江陵天星观1号楚墓》，《考古学报》1982年第1期，页1~17。

1984 《江陵雨台山楚墓》，文物出版社，1984年4月。

湖北省文物考古研究所

1995 《江陵九店东周墓》，科学出版社，1995年7月。

1996 《江陵望山沙冢楚墓》，文物出版社，1996年4月。

2000 《湖北麻城市李家湾春秋楚墓》，《考古》2000年第5期，页21~33。

湖北省文物考古研究所、黄冈市博物馆、黄州博物馆

2001 《湖北黄州楚墓》，《考古学报》2001年第2期，页227~274。

湖北省文物考古研究所、十堰市博物馆、丹江口市博物馆

2000 《湖北丹江口市吉家院墓地的清理》，《考古》2000年第8期，页55~64。

湖北省文物考古研究所、襄樊市博物馆、宜城县博物馆

1993 《湖北宜城罗岗车马坑》，《文物》1993年第12期，页1~18。

湖北省宜昌地区博物馆

1988a 《湖北枝江县姚家港楚墓发掘报告》，《考古》1988年第2期，页157~168。

1988b 《当阳曹家岗5号楚墓》，《考古学报》1988年第4期，页455~500。

湖北省宜昌地区博物馆、北京大学考古系

1992 《当阳赵家湖楚墓》，文物出版社，1992年3月。

胡厚宣

1955 《殷墟发掘》，学习生活出版社，1955年5月，页70、82、93。

湖南省博物馆

1972 《长沙浏城桥一号墓》，《考古学报》1972年第1期，页59~72。

湖南省博物馆、湖南省文物考古研究所、长沙市博物馆、长沙市文物考古研究所

2000 《长沙楚墓》，文物出版社，2000年1月。

湖南省文物考古研究所

1994 《临澧九里双峰包南包大墓发掘简报》，《湖南考古辑刊·6》，岳麓书社，1994年4月，页97~106。

淮阴市博物馆

1988 《淮阴高庄战国墓》，《考古学报》1988年第2期，页189~232。

黄留春

1985 《郟县薛店发现战国车马坑》，《中国文物报》1985年11月20日2版。

J

江苏省丹徒考古队

1988 《江苏丹徒北山顶春秋墓发掘报告》，《东南文化》1988年第3~4期，页13~43。

江苏省文物管理委员会

1956 《江苏丹徒烟墩山西周墓及附葬坑出土的小器物补充材料》，《文物参考资料》1956年第1期，页45~46。

江苏省文物管理委员会、南京博物院

1965 《江苏六合程桥东周墓》，《考古》1965年第3期，页105~115。

荆州市博物馆

2001 《湖北省荆州市天星观二号墓发掘简报》，《文物》2001年第9期，页4~21。

莒县博物馆

1999 《山东莒县西大庄西周墓葬》，《考古》1999年第7期，页38~45。

巨万仓

1985 《陕西岐山王家嘴、衙里西周墓葬发掘简报》，《文博》1985年第5期，页1~7。

K

开封地区文管会等

1978 《河南省新郑县唐户两周墓葬发掘简报》，《文物资料丛刊·2》，文物出版社，1978年12月，页45~69。

孔令远、陈永清

2002 《江苏邳州市九女墩三号墩的发掘》，《考古》2002年第5期，页19~30。

L

李学勤、艾兰 (Sarah Allan)

1995 《欧洲所藏中国青铜器遗珠》，文物出版社，1995年12月。

李永平

2000 《甘肃省博物馆系统所藏青铜器选介》，《文物》2000年第12期，页69~71。

历史语言研究所（梁思永、高去寻）

1962 《侯家庄（河南安阳侯家庄殷代墓地）第二本：1001号大墓》，台北：历史语言研究所，1962年。

1967 《侯家庄（河南安阳侯家庄殷代墓地）第四本：1003号大墓》，台北：历史语言研究所，1967年。

1976 《侯家庄（河南安阳侯家庄殷代墓地）第八本：1550号大墓》，台北：历史语言研究所，1976年。

1998 《来自碧落与黄泉——历史语言研究所文物精选录》，台北：历史语言研究所，1998年10月。

梁中合、贾笑冰

1999 《盗墓者遗漏的地下瑰宝》，《地理知识》1999年第6期，页14~26。

聊城地区博物馆

1988 《山东阳谷县景阳岗村春秋墓》，《考古》1988年第1期，页27~29。

林宏

2000 《山东泰安市黄花岭村出土青铜器》，《考古与文物》2000年第4期，页13~16。

临汾地区文化局

1972 《原平峙峪出土的东周铜器》，《文物》1972年第4期，页69~71。

琉璃河考古队

1974 《北京附近发现的西周奴隶殉葬墓》，《考古》1974年第5期，页309~321。

1984 《1981~1983年琉璃河西周燕国墓地发掘简报》，《考古》1984年第5期，页404，407~416。

刘得祯、朱建唐

1981 《甘肃灵台县景家庄春秋墓》，《考古》1981年第4期，页298~301。

刘富良、安亚伟

2002 《洛阳：从车马坑找到东周王陵》，《文物天地》2002年第2期，页15。

刘建国

1987 《江苏丹徒粮山春秋石穴墓——兼谈吴国的葬制及人殉》，《考古与文物》1987年第4期，页29~38。

刘慧

1990 《山东莱芜西上固出土青铜器及双凤牙梳》，《文物》1990年第11期，页59~64。

刘士莪

2002 《老牛坡》，陕西人民出版社，2002年1月。

刘一曼

1989 《安阳殷墟郭家庄车马坑》，《中国考古学年鉴·1988》，文物出版社，1989年10月，页188~189。

1995 《安阳殷墟刘家庄北地车马坑》，《中国考古学年鉴·1993》，文物出版社，1995年6月，页177~178。

六安市文物管理所

1999 《安徽六安市城西窑厂5号墓清理简报》，《文物》1999年第7期，页31~38。

卢连成、胡智生

1988 《宝鸡獠国墓地》，文物出版社，1988年10月。

罗西章

1980 《陕西扶风杨家堡西周墓清理简报》，《考古与文物》1980年第2期，页21~27。

1995 《北吕周人墓地》，西北大学出版社，1995年12月。

罗西章、吴镇烽、尚志儒

1976 《陕西扶风县召李村一号周墓清理简报》，《文物》1976年第6期，页61~65。

洛阳博物馆

1972 《洛阳庞家沟五座西周墓的清理》，《文物》1972年第10期，页20~31。

1974 《洛阳中州路战国车马坑》，《考古》1974年第3期，页171~178。

1980 《洛阳西工区战国初期墓葬》，《文物资料丛刊·3》，文物出版社，1980年5月，页118~120。

1981 《河南洛阳春秋墓》，《考古》1981年第1期，页24~26。

洛阳市第二文物工作队

2001 《洛阳（洛界）高速公路伊川段LJYM74发掘简报》，《文物》2001年第6期，页45~50。

2007 《河南洛阳市唐宫路战国车马坑》，《考古》2007年第12期，页3~7。

洛阳市文物工作队

1992 《洛阳 CIM3352 出土吴王夫差剑等文物》，《文物》1992年第3期，页23~26。

1995 《洛阳东郊 C5M906 号西周墓》，《考古》1995年第9期，页788~791，801。

1999a 《洛阳林校西周车马坑》，《文物》1999年第3期，页4~18。

1999b 《洛阳北窑西周墓》，文物出版社，1999年4月。

1999c 《洛阳东郊西周墓》，《文物》1999年第9期，页19~28。

2001 《洛阳市针织厂东周墓（C1M5269）的清理》，《文物》2001年第12期，页41~59。

M

马得志、周永珍、张云鹏

1955 《1953年安阳大司空村发掘报告》，《考古学报》第九册，1955年，页25~90。

马俊才、衡云花

2002 《郑国君王的车马奇观》，《文物天地》2002年第2期，页4~7。

N

南京博物院

1974 《江苏六合程桥二号东周墓》，《考古》1974年第2期，页116~120。

P

彭云

1993 《绍兴西岸头遗址出土一件春秋铜构件》，《文物》1993年第8期，页74~75。

Q

栖霞县文物管理所

1988 《山东栖霞县松山乡吕家埠西周墓》，《考古》1988年第9期，页778~783。

齐国故城遗址博物馆、临淄区文物管理所

1988 《山东临淄齐国故城西周墓》，《考古》1988年第1期，页24~26。

桥北考古队

2006 《山西浮山桥北商周墓》，《古代文明》第5卷，文物出版社，2006年12月，页347~394。

秦始皇兵马俑博物馆、陕西省考古研究所

1998 《秦始皇陵铜车马发掘报告》，文物出版社，1998年7月。

秦俑考古队

1983a 《秦始皇陵二号铜车马发掘简报》，《文物》1983年第7期，页1~16。

1983b 《秦始皇陵二号铜车马初探》，《文物》1983年第7期，页17~29。

庆阳地区博物馆

1989 《甘肃宁县焦村西沟出土的一座西周墓》，《考古与文物》1989年第6期，页24~27。

R

饶春球、李峻

2001 《武当山近50年考古新发现（续）》，《邵阳师范高等专科学校学报》2001年第1期，页1~6。

任相宏、方辉、崔大勇

1995 《山东长清仙人台遗址发现邾国贵族墓地》，《中国文物报》1995年12月17日1版。

任雅珊、郭瑞海、贾金标

1999 《1993~1997年邢台葛家庄先商遗址、两周贵族墓地考古工作的主要收获》，《三代文明研究》（一），科学出版社，1999年8月，页7~25。

S

三门峡市文物工作队

1993 《三门峡市机械厂车马坑的发掘》，《华夏考古》1993年第4期，页8~11。

1999 《三门峡市花园北街发现一座西周墓葬》，《文物》1999年第11期，页17~22。

山东大学考古系

1998 《长清仙人台遗址发掘简报》，《考古》1998年第9期，页1~25。

山东大学历史文化学院考古系

1998 《长清仙人台五号墓发掘简报》，《文物》1998年第9期，页18~30。

山东省博物馆、临沂地区文物组、莒南县文化馆

1978 《莒南大店春秋时期莒国殉人墓》，《考古学报》1978年第3期，页317~336。

山东省昌潍地区文物管理组

1977 《胶县西菴遗址调查试掘简报》，《文物》1977年第4期，页63~70。

山东省济宁市文物管理局

1991 《薛国故城勘察和墓葬发掘报告》，《考古学报》1991年第4期，页449~495。

山东省文物考古研究所

1984 《齐故城五号东周墓及大型殉马坑的发掘》，《文物》1984年第9期，页9~14。

1999 《山东梁山县东平湖土山战国墓》，《考古》1999年第5期，页15~19。

2000 《山东淄博市临淄区淄河店二号战国墓》，《考古》2000年第10期，页46~65。

山东省文物考古研究所、山东省博物馆、济宁地区文物组、曲阜县文管会

1982 《曲阜鲁国故城》，齐鲁书社，1982年9月。

山东省文物考古研究所、沂水县文物管理站

1984 《山东沂水刘家店子春秋墓发掘简报》，《文物》1984年第9期，页1~10。

山东省淄博市博物馆

1985 《西汉齐王墓随葬器物坑》，《考古学报》1985年第2期，页223~266。

山西省考古研究所

1984 《山西长子县东周墓》，《考古学报》1984年第4期，页503~529。

1989 《山西侯马上马墓地发掘简报（1963~1986）》，《文物》1989年第6期，页1~21，50。

1994a 《上马墓地》，文物出版社，1994年3月。

1994b 《1976年闻喜上郭村周代墓葬清理记》，《三晋考古》，山西人民出版社，1994年7月，页123~153。

山西省考古研究所、北京大学考古学系

1994a 《天马一曲村遗址北赵晋侯墓地第四次发掘》，《文物》1994年第8期，页4~21。

1994b 《天马一曲村遗址北赵晋侯墓地第三次发掘》，《文物》1994年第8期，页22~33，68。

山西省考古研究所、山西省晋东南地区文化局

1986 《山西省潞城县潞河战国墓》，《文物》1986年第6期，页1~19。

山西省考古研究所、太原市文物管理委员会

1989 《太原金胜村251号春秋大墓及车马坑发掘简报》，《文物》1989年第9期，页59~86。

1996 《太原晋国赵卿墓》，文物出版社，1996年12月。

山西省考古研究所侯马工作站

1988 《山西侯马上马墓地3号车马坑发掘简报》，《文物》1988年第3期，页35~49。

山西省文物工作委员会、洪洞县文化馆

1987 《山西洪洞永凝堡西周墓葬》，《文物》1987年第2期，页1~17。

山西省文物工作委员会晋东南工作组、山西省长治市博物馆

1974 《长治分水岭269、270号东周墓》，《考古学报》1974年第2期，页63~85。

山西省文物管理委员会

1957 《山西长治市分水岭古墓的清理》，《考古学报》1957年第1期，页103~118。

山西省文物管理委员会、山西省考古研究所

1964 《山西长治分水岭战国墓第二次发掘》，《考古》1964年第3期，页111~137。

山西省文物管理委员会侯马工作站

1963 《山西侯马上马村东周墓葬》，《考古》1963年第5期，页229~245。

陕西省博物馆、文管会岐山工作队

1978 《陕西岐山礼村附近周遗址的调查和试掘》，《文物资料丛刊·2》，1978年12月，页38~44，65。

陕西省考古研究所、宝鸡市考古队

2000 《陕西省宝鸡市峪泉周墓》，《考古与文物》2000年第5期，页13~20。

陕西省考古研究所、始皇陵秦俑坑考古发掘队

1988 《秦始皇陵兵马俑坑一号坑发掘简报》，文物出版社，1988年10月。

陕西省考古研究所宝鸡工作站、宝鸡市考古工作队

1988 《陕西陇县边家庄五号春秋墓发掘简报》，《文物》1988年第11期，页14~23，54。

陕西省文管会秦墓发掘组

1975 《陕西户县宋村春秋秦墓发掘简报》，《文物》1975年第10期，页55~67。

陕西省文物管理委员会

1986 《西周镐京附近部分墓葬发掘简报》，《文物》1986年第1期，页1~31。

陕西雍城考古队

1985 《凤翔马家庄一号建筑群遗址发掘简报》，《文物》1985年第2期，页1~29。

陕西周原考古队

1979 《陕西岐山凤雏村西周青铜器窖藏简报》，《文物》1979年第11期，页12~15。

1986 《扶风黄堆西周墓地钻探清理简报》，《考古》1986年8期，页56~68。

尚志儒、李自智

1986 《陕西凤翔西村战国秦墓发掘简报》，《考古与文物》1986年第1期，页8~35。

尚志儒、赵丛苍

1986 《陕西凤翔八旗屯西沟道秦墓发掘简报》，《文博》1986年第3期，页1~31。

石璋如

1937 《殷墟最近之重要发现附论小屯地层》，《中国考古学报》第二册，1937年，页1~81。

1948 《河南安阳后冈的殷墓》，《史语所集刊》第十三本，1948年，页21~48。

1951 《小屯C区的墓葬区》，《史语所集刊》第二十三本，1951年，页447~487。

1970 《小屯遗址的发现与发掘：丙编：北组墓葬》，台北：历史语言研究所，1970年。

1972 《小屯遗址的发现与发掘：丙编：中组墓葬》，台北：历史语言研究所，1972年。

1973 《南组墓葬附北组墓葬补遗》，台北：历史语言研究所，1973年。

苏秉琦

1948 《斗鸡台沟东区墓葬》，北京大学出版部，1948年。

随州市博物馆

1982 《湖北随县安居出土青铜器》，《文物》1982年第12期，页51~57。

W

王步毅

1986 《安徽霍山县出土吴蔡兵器和车马器》，《文物》1986年第3期，页44~46。

王长启

2002 《西安丰镐遗址发现的车马坑及青铜器》，《文物》2002年第12期，页4~14。

王桂枝、高次若

1981 《宝鸡地区发现几批商周青铜器》，《考古与文物》1981年第1期，页5~7。

王守功、王永波、李振光

1993 《临淄后李一号车马坑发掘与保护纪实》，《文物天地》1993年第1期，页5~6。

魏成敏

1991 《临淄又发掘一座战国大墓》，《中国文物报》1991年7月28日1版。

魏怀珩

1982 《甘肃平凉庙庄的两座战国墓》，《考古与文物》1982年第5期，页21~33。

文启明

1986 《河北灵寿县西岔头村战国墓》，《文物》1986年第6期，页20~26。

吴县文物管理委员会

1984 《江苏吴县何山东周墓》，《文物》1984年第5期，页16~20。

吴镇烽、尚志儒

1980 《陕西凤翔八旗屯秦国墓葬发掘简报》，《文物资料丛刊·3》，文物出版社，1980年5月，页67~84

吴振禄

1972 《保德县新发现的殷代青铜器》，《文物》1972年第4期，页62~66。

X

西北大学历史系考古专业

1988 《西安老牛坡商代基地的发掘》，《文物》1988年第6期，页1~22。

夏名采、刘华国

1996 《山东青州市苏埠屯墓群出土的青铜器》，《考古》1996年第5期，页21~28。

襄樊市考古队、湖北省文物考古研究所、湖北孝襄高速公路考古队

2005 《枣阳郭家庙曾国墓地》，科学出版社，2005年9月。

项春松、李义

1995 《宁城小黑石沟石椁墓调查清理报告》，《文物》1995年第5期，页4~22。

肖琦

1989 《陕西陇县边家庄出土春秋铜器》，《文博》1989年第3期，页79~81。

信阳地区文管会、固始县文化局

1981 《固始白狮子地一号和二号墓清理简报》，《中原文物》1981年第4期，页21~27。

信阳地区文管会、罗山县文化馆

1981 《河南罗山县蟒张商代墓地第一次发掘简报》，《考古》1981年第2期，页111~118。

徐锡台

1980 《岐山贺家村周墓发掘简报》，《考古与文物》1980年创刊号，页7~12。

Y

烟台市文物管理委员会

1993 《山东长岛王沟东周墓群》，《考古学报》1993年第1期，页57~87。

杨锡璋、刘一曼

1998 《1980年以来殷墟发掘的主要收获》，《中国商文化国际学术讨论会论文集》，中国大百科全书出版社，1998年9月，页173~181。

姚生民

1986 《陕西省淳化县出土的商周青铜器》，《考古与文物》1986年第5期。

叶万松、余扶危

1985 《洛阳市瀍河西周车马坑》，《中国考古学年鉴·1985》，文物出版社，1985年12月，页167~168。

尹盛平、张天恩

1986 《陕西陇县边家庄一号春秋秦墓》，《考古与文物》1986年第6期，页15~22。

员安志

1984 《陕西长武上孟村秦国墓葬发掘简报》，《考古与文物》1984年3期。

Z

赵清、王文华、刘松根

1994 《河南新郑新禹公路战国墓发掘简报》，《考古》1994年第5期，页397~404。

张汉英

1983 《丰宁县凤山镇发现战国早期墓葬》，《文物资料丛刊·7》，文物出版社，1983年2月，页168~169。

张懋镛、张小兵

2001 《陕西洛南冀塬一号战国墓》，《文物》2001年第9期，页32~36，78。

张肇武

1984 《河南平顶山市出土西周应国青铜器》，《文物》1984年第12期，页29~32。

镇江博物馆、丹徒县文管会

1984 《江苏大港母子墩西周铜器墓发掘简报》，《文物》1984年第5期，页1~10。

正定县文物保管所

1981 《河北灵寿县西木佛村出土一批商代文物》，《文物资料丛刊·5》，文物出版社，1981年12月，页117~119。

郑杰祥

1973 《河南新野发现的曾国铜器》，《文物》1973年第5期，页14~20。

中国科学院考古研究所

- 1956 《辉县发掘报告》，科学出版社，1956年3月。
1957 《长沙发掘报告》，科学出版社，1957年8月。
1959 《上村岭虢国墓地》，科学出版社，1959年10月。
1963 《沔西发掘报告》，文物出版社，1963年3月。

中国科学院考古研究所安阳发掘队

- 1961 《1958~1959年殷墟发掘简报》，《考古》1961年第2期，页63~76。
1972 《1971年安阳后岗发掘简报》，《考古》1972年第3期，页14~25。
1977 《安阳殷墟孝民屯的两座车马坑》，《考古》1977年第1期，页69~70，72。

中国科学院考古研究所安阳工作队

- 1972 《安阳新发现的殷代车马坑》，《考古》1972年第4期，页24~28。
1975 《1973年小屯南地发掘简报》，《考古》1975年第1期，页27~46。

中国科学院考古研究所宝鸡发掘队

- 1963 《陕西宝鸡福临堡东周墓葬发掘记》，《考古》1963年第10期，页536~543。

中国社会科学院考古研究所

- 1980 《殷墟妇好墓》，文物出版社，1980年12月。
1984 《新中国的考古发现与研究》，文物出版社，1984年5月。
1987 《殷墟发掘报告》，文物出版社，1987年11月。
1994a 《陕县东周秦汉墓》，科学出版社，1994年8月。
1994b 《殷墟的发现与研究》，科学出版社，1994年9月。
1998 《安阳殷墟郭家庄商代墓葬——1982年~1992年考古发掘报告》，中国大百科全书出版社，1998年8月。
1999 《张家坡西周墓地》，中国大百科全书出版社，1999年6月。
2005 《滕州前掌大墓地》，文物出版社，2005年11月。
2007 《安阳殷墟花园庄东地商代墓葬》，科学出版社，2007年10月。

中国社会科学院考古研究所、山西省考古研究所、运城市文物局、临猗县博物馆

- 2003 《临猗程村墓地》，中国大百科全书出版社，2003年5月。

中国社会科学院考古研究所安阳工作队

- 1979 《1969~1977年殷墟西区墓葬发掘报告》，《考古学报》1979年第1期，页27~146。
1984 《殷墟西区发现一座车马坑》，《考古》1984年第6期，页505~509。
1987 《安阳武官村北地商代祭祀坑的发掘》，《考古》1987年第12期，页1062~1070，1154。
1988 《安阳郭家庄西南的殷代车马坑》，《考古》1988年第10期，页882~893。
1993 《1991年安阳后冈殷墓的发掘》，《考古》1993年第10期，页880~903。
1995 《安阳市殷代墓葬发掘报告》，《华夏考古》1995年第1期，页1~13。
1998a 《河南安阳市郭家庄东南26号墓》，《考古》1998年第10期，页36~47。
1998b 《河南安阳市梅园庄东南的殷代车马坑》，《考古》1998年第10期，页48~65。

中国社会科学院考古研究所东北工作队

- 1981 《内蒙古宁城县南山根102号石椁墓》，《考古》1981年第4期，页304~308。

中国社会科学院考古研究所丰镐工作队

1987 《1984~1985年沔西西周遗址,墓葬发掘报告》,《考古》1987年第1期,页15~32。

中国社会科学院考古研究所沔西发掘队

1980 《1967年长安张家坡西周墓葬的发掘》,《考古学报》1980年第4期,页457~502。

1981 《1976~1978年长安沔西发掘简报》,《考古》1981年第1期,页13~18,76。

1986 《长安张家坡西周井叔墓发掘简报》,《考古》1986年第1期,页22~27,11。

1988 《1984年长安普渡村西周墓葬发掘简报》,《考古》1988年第9期,页769~777,799。

1990 《陕西长安张家坡M170号井叔墓发掘简报》,《考古》1990年第6期,页504~510。

中国社会科学院考古研究所河南第二工作队

1998 《河南偃师商城东北隅发掘简报》,《考古》1998年第6期,页1~8。

中国社会科学院考古研究所洛阳唐城队

1988 《洛阳老城发现四座西周车马坑》,《考古》1988年第1期,页15~23。

中国社会科学院考古研究所山东工作队

1992 《滕州前掌大商代墓葬》,《考古学报》1992年第3期,页365~392。

2000 《山东滕州市前掌大商周墓地1998年发掘简报》,《考古》2000年第7期,页13~28。

周到、赵新来

1980 《河南鹤壁庞村出土的青铜器》,《文物资料丛刊·3》,文物出版社,1980年5月,页35~40。

周原扶风文管所

1987 《陕西扶风强家一号西周墓》,《文博》1987年第4期,页5~20。

朱华

1994 《闻喜上郭村古墓群试掘》,《三晋考古》,山西人民出版社,1994年7月,页95~122。

祝培章、卜哲民、程学华

1966 《陕西省城固、宝鸡、蓝田出土和收集的青铜器》,《文物》1966年第1期,页1~3。

涿鹿县文物保护管理所

1998 《河北省涿鹿县发现春秋晚期墓葬》,《华夏考古》1998年第4期,页25~26。

淄博市博物馆、齐故城博物馆

1997 《临淄商王墓地》,齐鲁书社,1997年5月。

左忠诚

1980 《陕西渭南南堡西周初期墓葬》,《文物资料丛刊·3》,文物出版社,1980年5月,页202~206。

三、专著、论文

B

北京大学历史系考古教研室商周组

1979 《商周考古》,文物出版社,1979年1月。

D

笄浩波

1999 《湖北宜城罗岗车马坑的几个相关问题》，《华夏考古》1999年第2期，页45，77~80。

2001 《楚国礼车制度初探》，《考古与文物》2001年第1期，页55~56。

戴彤心

1993 《西安老牛坡商代墓葬断代分期研究——附说老牛坡商代车马坑》，《考古学研究》，三秦出版社，1993年10月，页201~209。

戴吾三、张鹭中

2000 《周代车的社会功能与文化表现》，《中国文化研究》2000年第2期，页65~69。

杜正胜

1989 《周礼身份的象征》，《古代社会与国家》，台北：允晨文化，1992年10月，页731~746。

F

傅举有

1991 《中国古代车制概论》，《湖南博物馆文集》，岳麓书社，1991年1月，页5~17。

G

高崇文

1992 《西汉诸侯王墓车马殉葬制度探讨》，《文物》1992年第2期，页37~43。

高去寻

1973 《西北冈出土的殷代弓形铜器》，《东吴大学艺术史集刊》第二期，1973年11月，页1~9。

顾德融、朱顺龙

2001 《春秋史》，上海人民出版社，2001年6月。

郭宝钧

1998 《殷周车器研究》，文物出版社，1998年12月。

郭德维

1981 《试论固始侯古堆大墓陪葬坑出土的代步工具——肩舆》，《中原文物》1981年第1期，页40~45。

1993 《楚车考索》，《东南文化》1993年第5期，页71~81。

1995 《楚系墓葬研究》，湖北教育出版社，1995年7月。

H

韩维志

2000 《先秦文学所展现的君臣车服之赐》，《山西师大学报》（社会科学版），2000年7月，页62~66。

贺陈弘、陈星嘉

1994 《〈考工记〉独辂马车主要组件之机械设计》，《清华学报》（台湾）第二十四卷第四期，1994

年 12 月, 页 419 ~ 450。

侯毅

1989 《试论太原金胜村 251 号墓墓主身份》,《文物》1989 年第 9 期, 页 90 ~ 94。

胡小龙

1993 《浅谈三门峡上村岭虢国墓地车马坑》,《华夏考古》1993 年第 4 期, 页 96 ~ 97。

胡永庆

1989 《中国古代细木工榫结合工艺的起源与发展》,《华夏考古》1989 年第 2 期, 页 100 ~ 109。

胡智生、刘宝爱、李永泽

1988 《宝鸡纸坊头西周墓》,《文物》1988 年第 3 期, 页 20 ~ 27。

黄然伟

1995 《殷周史料论集》, 香港: 三联书店, 1995 年 10 月。

黄文新

2000 《试析楚国车马坑》,《奋发荆楚, 探索文明——湖北省文物考古研究论文集》, 湖北科学技术出版社, 2000 年 9 月, 页 229 ~ 240。

J

贾建明

1999 《关于中国古代马车起源讨论的一点思考》,《南开大学历史研究所建所二十周年纪念文集》, 南开大学出版社, 1999 年 8 月, 页 24 ~ 36。

K

孔令平

1994 《马车的起源与进化》,《中国文物报》1994 年 6 月 12 日 3 版。

L

李伯谦

2002 《晋侯墓地发掘与研究》,《晋侯墓地出土青铜器国际学术研讨会论文集》, 上海书画出版社, 2002 年 7 月, 页 29 ~ 40。

李零

1992 《“车马”与“大车”(跋师同鼎)》,《考古与文物》1992 年第 2 期, 页 72 ~ 74, 106。

李学勤

1986 《论长安花园村两墓铜器》,《文物》1986 年第 1 期, 页 32 ~ 36。

李自智

1987 《殷商两周的车马殉葬》,《中国考古学研究论集——纪念夏鼐先生考古五十周年》, 三秦出版社, 1987 年 12 月, 页 226 ~ 242。

1993a 《殷商两周的车马祭祀》,《考古学研究》, 三秦出版社, 1993 年 10 月, 页 236 ~ 242。

1993b 《殷商两周的车马殉葬》,《周文化论集》, 三秦出版社, 1993 年 7 月, 页 168 ~ 186。

林梅村

- 2000 《青铜时代的造车工具与中国战车之起源》，《古道西风——考古新发现所见中西文化交流》，生活·读书·新知三联书店，2000年3月，页33~76。

林寿晋

- 1991a 《上村岭发掘的学术贡献》，《先秦考古学》，香港：中文大学出版社，1991年，页23~40。
1991b 《上村岭虢国墓的车马坑与木车》，《先秦考古学》，香港：中文大学出版社，1991年7月，页59~72。

林沄

- 1998a 《关于青铜弓形器的若干问题》，《林沄学术文集》，中国大百科全书出版社，1998年12月，页251~261。
1998b 《再论挂纆钩》，《林沄学术文集》，中国大百科全书出版社，1998年12月，页302~310。

刘广定

- 1999 《从车轮看考工记的成书时代》，《汉学研究》1999年6月，页1~11。

刘绪、徐天进

- 2002 《关于天马一曲村遗址晋国墓葬的几个问题》，《晋侯墓地出土青铜器国际学术研讨会论文集》，上海书画出版社，2002年7月，页41~52。

刘一曼

- 2000 《殷墟车子遗迹及甲骨文中的车字》，《中原文物》2000年第2期，页29~32。

刘一曼、徐广德

- 1998 《论安阳后冈殷墓》，《中国商文化国际学术讨论会论文集》，中国大百科全书出版社，1998年9月，页182~200。

刘永华

- 2002 《中国古代车舆马具》，上海辞书出版社，2002年1月。

N

宁会振

- 2000 《上村岭虢国墓地时代刍议》，《华夏考古》2000年第3期，页55~57。

P

裴明相

- 1987 《谈楚车》，《楚文化研究论集》（第一集），荆楚书社，1987年1月，页158~168。

彭邦炯

- 1984 《带矛车害与古代冲车》，《考古与文物》1984年第1期，页109~112。

Q

秦建明

- 1995 《商周“弓形器”为“旂铃”说》，《考古》1995年第3期，页256~258。

渠川福

- 1996 《太原晋国赵卿墓车马坑与东周车制散论》，《太原晋国赵卿墓》，文物出版社，1996年12月，页341~364。

S

石璋如

- 1964 《殷代的弓与马》，《史语所集刊》第35本，1964年9月，页321~342。
 1968a 《殷代的车子》，《大陆杂志》第36卷第10期，1968年，页317~320。
 1968b 《小屯四十号墓的整理与第一类甲种车的初步复原》，《史语所集刊》第40本下册，1968年，页625~668。
 1971 《说车器》，《包遵彭先生纪念论文集》，台北：历史博物馆，1971年，页47~56。
 1974 《殷代第一类车的舆盘之演变》，《华冈学报》第8期，1974年7月，页41~64。
 1976 《殷代的第二类车》，《总统蒋公逝世周年纪念论文集》，1976年4月，页1011~1038。
 1979 《殷代车的研究》，《东吴大学艺术史集刊》第9期，1979年，页1~26。
 1987a 《殷车复原说明》，《史语所集刊》第58本2分，1987年6月，页253~280。
 1987b 《从殷周战车论牧野之战》，《丁文江百岁纪念论文集》，台北：中国地质学会专刊8，1987年，页1~16。

宋镇豪

- 1994 《夏商社会生活史》，中国社会科学出版社，1994年9月。

孙华

- 1986 《古代车驾杂说》，《四川文物》1986年第2期，页9~14。

孙机

- 1980a 《从胸式系驾法到鞍套式系驾法——我国古代车制略说》，《考古》1980年第5期，页448~460。
 1980b 《有刃车害与多戈戟》，《文物》1980年第12期，页83~85。
 1985 《中国古独轂马车的结构》，《文物》1985年第8期，页25~40。
 1993a 《始皇陵二号铜车马对车制研究的新启示》，《中国古舆服论丛》，文物出版社，1993年6月，页1~16。
 1993b 《中国古马车的三种系驾法》，《中国古舆服论丛》，文物出版社，1993年6月，页51~61。
 1993c 《“弓形器”的用途和定名》，《中国古舆服论丛》，文物出版社，1993年6月，页62~68。
 2000 《中国古车制研究的回顾与前瞻》，《文化的馈赠——汉学研究国际会议论文集》，北京大学出版社，2000年8月，页41~44。

T

谭维四

- 2001 《曾侯乙墓》，文物出版社，2001年9月。

唐际根

- 1998 《殷墟家族墓地初探》，《中国商文化国际学术讨论会论文集》，中国大百科全书出版社，

1998年9月, 页201~207。

唐兰

1973 《“弓形器”(铜弓秘)用途考》,《考古》1973年第3期, 页161, 178~184。

W

汪少华

2005 《中国古车與名物考辨》, 商务印书馆, 2005年9月。

王海城

2002 《中国马车的起源》,《欧亚学刊》第三辑, 中华书局, 2002年4月。

王厚宇、王卫清

2000 《淮阴高庄战国墓的青铜與饰及相关问题》,《故宫博物院院刊》2000年第6期, 页45~52。

王建中、邱克

1987 《殷代战车渊源初探》,《公路交通编史研究》1987年第5期, 页15~21。

王今栋

1984 《中国古代车马》, 河南人民出版社, 1984年9月。

王巍

1998 《商代马车渊源蠡测》,《中国商文化国际学术讨论会论文集》, 中国大百科全书出版社, 1998年9月, 页380~388。

王星光

2005 《试论中国牛车马车的本土起源》,《中原文物》2005年第4期, 页28~34。

王学理

1989 《冷兵器与古代战争》,《文博》1989年第6期, 页21~24。

王学荣

1999 《商代早期车辙与双轮车在中国的出现》,《三代文明研究》(一), 科学出版社, 1999年8月, 页239~247。

王宇信

1999 《甲骨文“马”、“射”的再思考——兼驳马、射与战车相配置说》,《出土文献研究》第五集, 科学出版社, 1999年8月, 页59~72。

魏成敏

1994 《临淄战国齐车的发现与复原》,《中国文物报》1994年11月6日3版。

温少峰、袁庭栋

1983 《殷墟卜辞研究——科学技术篇》, 四川省社会科学院出版社, 1983年12月。

闻人军

1996 《考工记导读》, 巴蜀书社, 1996年9月。

乌恩

1994 《论古代战车及其相关问题》,《内蒙古文物考古文集》第一辑, 中国大百科全书出版社, 1994年8月, 页327~335。

吴士法

1994 《先秦车舆略说》，《浙江社会科学》，1997年4月，页103~109。

吴晓筠

2002 《商至春秋时期中原地区青铜车马器形式研究》，《古代文明》第1卷，文物出版社，2002年4月，页180~277。

2005 《关于中国马车起源问题研究的述评》，《东吴大学历史学报》第十三辑，2005年6月，页1~16。

武伯纶

1984 《秦汉车制杂议》，《西北大学学报》（哲学社会科学版），1984年第1期，页82~85。

X

夏含夷 (Edward Shaughnessy)

1997 《中国马车的起源及其历史意义》，《温故知新录——商周文化史管见》，台北：稻香出版社，1997年9月，页49~88。

萧圣中

1997 《略论曾侯乙墓遣策中的车马制度》，《鸿禧文物·2》1997年12月，页131~149。

2005 《楚国车马制度考述》，《江汉论坛》2005年第6期，页114~116。

熊建华

1995 《湖南发现的春秋时期青铜饰件及相关问题》，《文物》1995年第5期，页42~46。

徐中舒

1948 《北狄在前殷文化上之贡献——论殷墟青铜器与两轮大车之由来》，《古今论衡·3》，台北：历史语言研究所，1999年12月，页171~200。

Y

杨宝成

1984 《殷代车子的发现与复原》，《考古》1984年第6期，页546~555。

2002 《殷墟文化研究》，武汉大学出版社，2002年2月。

杨泓

1984a 《中国古代马具的发展和对外影响》，《文物》1984年第9期。

1984b 《关于〈中国古代马具的发展和对外影响〉的一点更正》，《文物》1984年第11期。

1985 《战车与车战》，《中国古代兵器论丛》（增订本），文物出版社，1985年10月，页79~93。

1998 《商代的兵器与战车》，《中国商文化国际学术讨论会论文集》，中国大百科全书出版社，1998年9月，页358~365。

2000 《战车与车战二论》，《故宫博物院院刊》2000年第3期，页36~52。

杨清秀、付山泉

1991 《浅析殷商车马饰》，《文博》1991年第3期，页22~25。

杨文胜

1996 《试探〈诗经〉中先秦车马》，《中原文物》1996年第2期，页46，50~55。

杨英杰

1988a 《先秦古车挽马部分鞍具与马饰考辨》，《文物》1988年第2期，页75~80。

1988b 《战车与车战》，东北师范大学出版社，1988年。

扬之水

2000 《诗经名物新证》，北京古籍出版社，2000年6月。

印群

2001 《黄河中下游地区的东周墓葬制度》，社会科学文献出版社，2001年10月。

袁仲一

1989 《秦始皇陵兵马俑坑出土的战车》，《文博》1989年第5期，页41~57。

阮文清

1987 《江陵马砖 M1 偏诸田猎团浅析》，《考古与文物》1987年第5期，页50~51。

Z

曾永义

1986 《仪礼车马考》，台北：台湾中华书局，1986年9月。

翟德芳

1988 《商周时期马车起源初探》，《华夏考古》1988年第1期，页95~106。

张长寿

2002a 《学挖车马坑》，《文物天地》2002年第2期，页8~14。

2002b 《西周车制补记》，《石璋如院士百岁祝寿论文集》，台北：南天书局，2002年4月，页227~239。

张长寿、张孝光

1980 《说伏兔与画轂》，《考古》1980年第4期，页361~364。

1986 《殷周车制略说》，《中国考古学研究——夏鼐先生考古五十年纪念论文集》，文物出版社，1986年8月，页139~162。

1994 《井叔墓地所见西周轮舆》，《考古学报》1994年第2期，页155~171。

张新芳

1980 《商周车马器饰浅释》，《历史博物馆馆刊》（台北）第十一期，1980年12月，页28~33。

张彦煌、张岱海、胡良仙、甘明轩

1994 《殷车的复原与古车制作的若干工艺试探》，《文物季刊》1994年第4期，页32~41。

张颖岚

2000 《秦墓车马殉葬制度的初步研究》，《秦俑秦文化研究——秦俑学第五届学术讨论会论文集》，陕西人民出版社，2000年8月，页481~490。

张仲立

1987 《秦俑二号坑军阵与轻车锐骑材士》，《文博》1987年第1期，页37~42。

1988 《关于秦俑坑战车》，《文博》1988年第6期，页64~67。

赵海洲

2007 《东周秦汉时期车马埋葬研究》，郑州大学博士学位论文，2007年，页44。

郑若葵

1987 《试论商代的车马葬》，《考古》1987年第5期，页462~649。

1992 《论商代马车的形制和系驾法复原》，《东南文化》1992年第6期，页96~109。

1995 《论中国古代马车的渊源》，《华夏考古》1995年第3期，页41~56。

2002 《20世纪中国车马坑考古》，《文物天地》2002年第2期，页8~14。

郑振香、陈志达

1985 《殷墟青铜器的分期与年代》，《殷墟青铜器》，文物出版社，1985年2月。

朱凤瀚

1995 《古代中国青铜器》，南开大学出版社，1995年6月。

朱凤瀚、徐勇

1996 《先秦史研究概要》，天津教育出版社，1996年7月。

朱思红、宋远茹

2002 《伏兔、当兔与古代车的减震》，《考古与文物》2002年3期，页85~88。

朱思红、朱君孝

2000 《秦车减震试探》，《秦俑秦文化研究——秦俑学第五届学术讨论会论文集》，陕西人民出版社，2000年8月，页595~605。

邹衡

1980 《论先周文化》，《夏商周考古学论文集》，文物出版社，1980年10月，页297~356。

四、英文文献

Barbieri-Low, Anthony

2000 *Wheeled Vehicles in the Chinese Bronze Age (c. 2000-741 BC)*. Sino-Platonic Papers 14, no. 99.

Creel, Herrlee G.

1970 *The Origins of Statecraft in China, vol. 1, The Western Zhou Empire*. Chicago and London: The University of Chicago Press.

Dewall, Magdalene von

1964 *Pferd und Wagen im frühen China* (Doctoral thesis Universität des Saarlandes). Bonn: R. Habelt.

1967 New data on early Chou finds—Their relative chronology in historical perspective, 《庆祝李济先生七十岁论文集》，台北：清华出版社，1967年，页503~570。

Hodder, Ian

1991 *Reading the Past*. Cambridge: Cambridge University Press.

Kane, Virginia

1983 Aspects of Western Chou appointment inscriptions: The charge, the gifts, and the response. *Early China*, (84), 8: 14~28.

Ledderose, Lothar

2002 *Ten Thousand Things—Module and Mass Production in Chinese Art*. Princeton: Princeton University Press.

Lu Liancheng

1993 *Chariot and horse burials in ancient China*. *Antiquity*, 67 (257): 823~838.

Piggott, Stuart

1974 Chariots in the Caucasus and in China. *Antiquity*, 48 (1974): 16 ~ 24.

1978 Chinese Chariotry: An outsider's view, In *The Arts of the Eurasian Steppelands* (Colloquies on Art and Archaeology in Asia no. 7, Denwood P. (ed.)), London: Percival David Foundation of Chinese Art: 32 ~ 51.

Stephen, Barbara (史安妮)

1992 Formal variation in Shang dynasty vehicles, 《中国艺术文物讨论会论文集·器物》(上), 台北故宫博物院, 1992年6月, 页107 ~ 135。

Watson, William

1978 The chinese chariot: An insider's view, In P. Denwood (ed.) *The Arts of the Eurasian Steppelands* (Colloquies on Art and Archaeology in Asia no. 7, P. Denwood (ed.)). London: Percival David Foundation of Chinese Art: 32 ~ 51.

五、日文文献

川又正智

1987 《載驅薄薄—東アジアの古代戦車と西アジア》, 《古史春秋》1987年第4期, 頁38 ~ 58。

林巳奈夫

1959a 《中國先秦時代の馬車》, 《東方學報》第二十九冊, 1959年, 頁155 ~ 258。

1959b 《周礼考工記の車制》, 《東方學報》第三十冊, 1959年, 頁275 ~ 310。

1964 《後漢時代の馬車》(下), 《考古學雜誌》49卷4号, 1964年。

1976 《西周金文に現れる車馬関係語匯》, 《甲骨學》第十一冊, 1976年6月, 頁69 ~ 96。

矢島恭介

1928 《支那古代の車制》, 《考古學雜誌》, 第18卷(1928年)第5号, 頁17 ~ 30; 第18卷第7号, 頁399 ~ 413; 第18卷第8号, 頁451 ~ 464。

Abstract

The research foci of this dissertation are the discovered and published single-shaft chariots and associated features dating to the Shang and Zhou periods. Major issues discussed include the form of chariots (especially focusing on the carriage), burials with chariots and chariot fittings, and other issues related to cemeteries with chariot burials.

In order to establish the basic types of chariots and burials with chariots, I analyze the position of the burials with chariots within cemeteries after putting chariots, chariot pits, and burials with chariots in their original cemetery contexts. Through intra- and inter-cemetery analyses, it is shown that burials with chariots have a high degree of homogeneity among artifacts (styles of chariots or chariot fittings) in the same period. However, different cemeteries or culture spheres have strong differences in burial customs.

Generally speaking, in terms of both the method used in chariot burial and the choices of chariot variety, the burial chariots during pre-Qin period did not simply follow those from previous tradition. In addition to demonstrating a succession from former tradition, they more clearly show a variety of choices among burial styles.

The discoveries during late Shang and Western Zhou period indicate that only very few varieties of chariots were used as burial goods. During those periods, the variety of daily-use chariots available exceeds the types currently understood. Regarding burial-chariot ritual, it seems that the existence of chariot pits is only a part of the ritual system during the late Shang period. During the Western Zhou, people emphasized the burial-chariot ritual by means of chariots, chariot pits and chariot fittings (especially bells). Although it is very difficult to reconstruct the precise hierarchy system associated with chariot burials during the Western Zhou period, the “multiple” concept of chariot pits in the Guo State cemetery still provide us a new vision of chariot-burial systems and the execution of the contemporary ritual system during the Western and Eastern Zhou periods.

The ratio of burials with chariot fittings dramatically decreased during late Springs and Autumns period. Chariot fittings were buried with some middle-sized and small bronze-containing burials, but they are insignificant types and very few in number. Special fittings and unique burial customs were only observed in large burials. Starting from the late Springs and Autumns or early Warring States period, chariots of various types were buried together in the chambers

and chariot pits of large burials. The custom since the Western Zhou period of using fewer varieties of chariots was replaced by one which of using a variety of daily-use chariots. The chariot-burial system established and emphasized during the Western Zhou period still continued as a referent to the past, however its original meaning had changed by this time.

Compared to the system involving *ding* bronze tripods, the burial of chariots (especially of chariot fittings) was always more flexible. To a certain degree, the use of chariot fittings and chariot pits had already symbolized the existence of chariot-burial system. Under the grand concept of reflecting status by burying chariots, every place established its own small chariot burial tradition. During the entire Shang and Zhou period, regardless of the existence of a ritual system or differences among areas, using chariots in burial was definitely a representation of status, although it was employed in varying degrees of rigidity or flexibility.

后 记

本书是以我 2003 年的博士论文为基础补充修改而成的。本书的主要观点曾于 2005 年发表于《故宫学术季刊》（台北）第 22 卷第 4 期。书中除增补近年新出重要材料外，内容上也做了些许调整。

本书的完成与出版，最要感谢的是我的导师——李伯谦、徐天进两位先生对我的悉心指导以及如家人般的照顾。他们开阔的胸襟、活跃的思维引导着我进入中国考古学这一浩繁的领域。刘绪先生长期关注马车研究的相关问题，对我能够研究这一丰富有趣的领域产生了深刻及重要的影响。张辛先生在本书的形成过程中提出许多恳切的意见，也使笔者在论文写作过程中不致走太多冤枉路。高崇文、孙华、王迅等先生在我的学习及论文写作过程中经常提出有益的指导，都使我获益良多。

此外，我还要感谢张弛、樊力两位先生在八里岗发掘工地上的指导，使我能够真正地跨入考古学的领域。在学期间能经常与严文明、赵辉、李水城、赵化成等诸位先生交流，也使我在生活及学习上获益匪浅。我也要感谢系办公室的王宁老师、系资料室张松青、赵景楠两位老师为我提供了许多便利，以及震旦古代文明研究中心方月妹老师对我的关心及帮助。

在学期间，与雷兴山、孙庆伟、秦岭、吴世恩、宋玲平、张渭莲、梁云、王力之、颜孔昭、蔡庆良、曹大志等师友之间的交流切磋，是学习上的乐事。他们所提出的宝贵意见、在生活上的帮助，都是我在北大的重要收获。

在搜集资料的过程中，感谢秦始皇兵马俑博物馆曹玮教授、陕西省考古研究所王占奎所长、洛阳市第二文物工作队刘富良先生、陕西历史博物馆申秦雁女士，以及宝鸡青铜器博物馆、河南省文物考古研究所新郑工作站等单位的协助，为我提供了参观考察的机会。感谢学友王海城、陈伯桢和傅罗文（Rowan Flad）为我翻译了论文标题及提要。

自北大毕业后，有幸承蒙罗森（Jessica Rawson）教授、王汎森所长、刘益昌、邓淑苹、李永迪、黄铭崇及陈光祖等多位先生的指点与帮助，也都是我要致以感谢的。

感谢导师李伯谦先生在百忙之中为此书作序，以及北京大学震旦古代文明研究中心的资助。本书得以顺利出版，也要感谢科学出版社孙莉女士的协助及刘能女士所付出的辛劳。刘能女士不厌其烦地为我编辑目录、修改内容，在此致以衷心的感谢。

最后，愿以本书纪念我的外祖母林婉玲女士。外祖母于 1920 年生于福建漳州，40 年代赴台湾。作为一位成长于动荡时代的女性，她赋予我自由乐观的心灵。

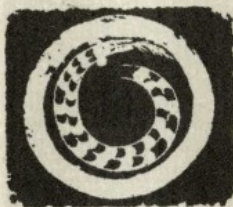
(K-1357.0101)

Aurora Centre for the Study of Ancient Civilizations, Peking University

Publication Series, No.20

STUDY ON CHARIOT BURIALS IN EARLY CHINA, 1200- 221BCE

Wu, Hsiao-yun



ISBN 978-7-03-025877-9



9 787030 258779 >

定价: 108.00 元